

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT
CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

COUNTRY Poland

REPORT

SUBJECT Bulletins of the Polish
Nautological Society

DATE DISTR.

24 MAR 1959

NO. PAGES

1

REFERENCES

RD

**DATE OF
INFO.**

**PLACE &
DATE ACQ.**

25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

1.

Bulletins Nos. 7, 8 and 9-10 of the Polish Nautological Society. The bulletins are in the Polish language.

25X1

2.

The bulletins when detached from this report may be handled as unclassified material.

25X1

EXPOSURE ATTACHED
RELEASE ROUTE

2
3

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

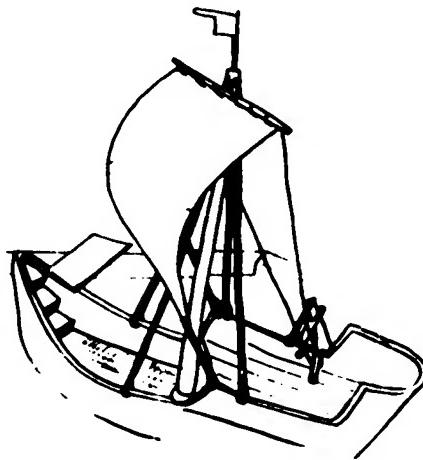
STATE	X ARMY	X NAVY	EY	X AIR	X FBI	AEC	ORR	EY	X	
-------	--------	--------	----	-------	-------	-----	-----	----	---	--

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

**BIULETYN
NAUTOLOGICZNY**
MIESIĘCZNIK



GDYNIA

ROK I-WRZESIEN-PAŹDZIERNIK • 1958-NR 9-10

KOMUNIKAT

Prowadzenie systematycznych i gruntowych prac naukowych - szczególnie w zakresie tematyki będącej przedmiotem prac POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTologicznego - nie jest możliwe bez posiadania ARCHIWUM zawierającego niezbedne materiały i pomocu naukowe. - PTN rozpoczęło tworzenie takiego archiwum oraz gromadzenie pomocy naukowych i podręcznych księgozbiorów. Jednak fundusze Towarzystwa są jeszcze bardzo skromne i dlatego PTN wraca się z gorącym apelem do wszystkich osób zainteresowanych, szczególnie do członków i sympatyków problematyki nautologicznej, wszystkich ludzi morza i miłośników tematyki morskiej, aby byli tak uprzejmi i zawiadamili SEKRETARIAT GENERALNY, jakkolwiek ZARZĄD ODDZIAŁU lub najbliższą DELEGATURĘ - jakie materiały archiwalne, muzealne lub biblioteczne mogą ułatwić prace badawcze - p o s i a d a j ą . Mowa tu jest o materiałach, które mogą przyśpieszyć, ułatwić lub wyjaśnić dzieje morskie naszego narodu, ułatwić prace nad historią naszej żeglugi, portów, stoczni i warsztatów szkutniczych, dziedzina naszej praktycznej i teoretycznej myśli nautologicznej, rozwojem naszej techniki, ekonomii, prawodawstwa morskiego, kształtowaniem się naszej terminologii, badań nad tworzeniem się naszego społeczeństwa morskiego, naszych przedsiębiorstw, itp. materiałów, które przyśpieszą prace b i o g r a f i c z n e i b i b l i o g r a f i c z n e . Zgłoszenia tego rodzaju pozwala ustałenie - w sposób prosty i skuteczny - jakie materiały archiwalne, muzealne i zasoby książkowe ocalały i jaka jest ich wartość naukowa.

Towarzystwo nasze prosi ponadto osoby posiadające interesujące PTN materiały o PRZEKAZANIE ich Towarzystwu w formie daru, depozytu lub umożliwienie ich kupna. PTN poszukuje: druków ulotnych, druków firmowych, odciasków pieczęci, rysunków znaków armatorskich, instrukcji, regulaminów, protokołów zabran, afiszów, planów, plansz, wykresów i zestawień statystycznych, map, atlasów, modeli medali, oznak, flag i bander. Wyrobów artystycznych o tematyce morskiej. Materiałów rekonstrukcyjnych ludzi morza, listów, wspomnień, pamiętników, fotografii. Słowników, encyklopedii, roczników czasopism factowych i pism codziennych terenu Wybrzeża (też poszczególnych numerów), wycinków prasowych, odbitek drobnych prac, katalogów antykwarni krajowych i zagranicznych, materiałów bibliograficznych.

Nasze Towarzystwo prosi ponadto wszystkich o informowanie PTN o znanych im lub napotkanych materiałach ikonograficznych, miniaturach, obrazach, sztychach, zabytkach muzealnych, etc.

DO NUMERU POPRzedniego ZOSTAŁY DOŁĄCZONE Ewidencyjne Druk Biograficzne, DO OBECNEGO IKONOGRAFICZNE I ZABYTKÓW MUZEALNYCH. PROSIMY O WYPEŁNIANIE ICH I NADSYŁANIE TOWARZYSTWU.

WITOLD BUBLEWSKI



POLSKA ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA NA BAŁTYKU „GRYF”

inicjatywy Związku Gospodarczego Miast Morskich,¹ Zarządy trzech miast: Gdańsk, Gdyni i Szczecina, przy pełnym po- parciu Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, zawiązały w dniu 27 czerwca 1946 roku spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością p.n. "GRYF - Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku". Zadaniem spółki było uprawianie żeglugi kabotażowej wzdłuż Polskiego Wybrzeża w celu przewożenia osób i towarów. Kapitał zakładowy spółki wynosił zł 3.000.000.- Siedzibą "GRYFU" był Gdańsk (Ratusz Staromiejski przy ul. Korsennej). Zarząd spółki stanowili: Stefan Nehrebecki i Stanisław Dobrzański, (po ustąpieniu tego drugiego wszedł Józef Karpiński). Do Rady Nadzorczej zostali powołani: Karol Kopiec, Stanisław Ludwik oraz każdorazowo wyznaczani przedstawiciele Prezy- diów miast Gdańsk, Gdyni i Szczecina.²

Pierwszy okres swojej działalności Zarząd "GRYFU" poświęcił na studia teoretyczne, wyszukiwanie odpowiednich dla swych celów jed- nostek, gromadzenie funduszy inwestycyjnych oraz zakłanianie for- malności związanych z wyyskaniem wytypowanych wraków. Spółka wy- jednała przydział następujących uszkodzonych przez działania wo- jenne statków: s/s "Preussen" - podniesionego z murtu Wisły w oko-

¹ Związek Gospodarczy Miast Morskich - Pierwszy Zjazd - materia- ly - s. 97.

² Akterekcyjny Spółki spisany w Gdańsku dnia 27. VI. 1946 r.

Biel. Bunt. 9-10, 1958

3

licy Pleniewa oraz s/s "Borussia" - zatopionego przy nabrzeżu stoczni w Elblągu, a ponadto kadłuby 3 niewykończonych ścigaczy torpedowych znajdujących się w hali Stoczni Północnej.

"GRYP" dla swych przyszych agentur otrzymał odpowiednie pomieszczenie w portach Ustki, Darłowa i Kołobrzegu.

Po tych wstępnych pracach organizacyjnych, Władze Nadzorcze, pragnąc znacznie rozszerzyć przewidzianą pierwotnie działalność przedsiębiorstwa, wystąpiły z inicjatywą przeniesienia siedziby spółki do Szczecina.

Z niewyjaśnionych do chwili obecnej powodów, w dniu 20 listopada 1946 roku, została utworzona nowa spółka z o.o., pod nazwą "Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku - GRYP w Szczecinie"¹, której kapitał zakładowy wynosił zł 22.000.000.-, a jej udziałowcami zostąły:

"Żegluga Polska" S.A.	5.000.000.-
"Polska Żegluga na Odrze", Sp. z o.o.	5.000.000.-
"Polskie Drogi Wodne", Sp. z o.o.	2.500.000.-
Gmina Miasta Gdańsk	2.500.000.-
" " Gdyni	2.500.000.-
" " Szczecina	3.000.000.-
" " Sopotu	1.000.000.-
" " Kołobrzega	500.000.-

Tak rozwiązana sprawa przeszła losy przedsiębiorstwa "GRYP" w Gdańsku, które faktycznie przestało istnieć w dniu powstania spółki w Szczecinie. Formalnie jednak Spółka z o.o. "GRYP - Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku" dopiero dnia 31 marca 1947 roku została postawiona w stan licytacji. Jej dorobek przejęto nowoutworzone przedsiębiorstwo szczecińskie.

Przedmiotem działania tego przedsiębiorstwa miało być wykonywanie przewozów morskich między portami bałtyckimi (kabotaż) a w szczególności:

- a) przewożenie drogą morską na statkach własnych lub dzierżawionych - pasażerów, pocztę oraz wszelkich ładunków,
- b) wykonywanie wszelkich z tym związanych czynności oraz pomocniczych operacji;
- c) organizowanie turystyki, wczasów iycieczek morskich oraz związanej z tym propagandy polskiego wy'rzeża,

¹ Akt notarialny nr repert. 94/1946 w Szczecinie - notariusz S. Cisło.

- a) budowanie i utrzymywanie własnych przystani oraz magazynów z odpowiednimi urządzeniami, potrzebnymi do przeładunku i składowania,
- b) przyjmowanie bagażu, towarów i innych ładunków na skład,
- c) załatwianie wszelkich formalności celnych, ubezpieczeniowych i innych związanych z przewozem podróŜnych, jak również przechowywaniem towarów i bagażu.

Do Zarządu Spółki powołano Stanisława Dobrzyńskiego, Stefana Nehrebeckiego i Ignacego Kuczkowskiego. - Radę Nadzorczą stanowili: Piotr Zaręba, Zygmunt Bęczkowski, Stanisław Brozek, Jan Bochenek, Adam Bonarski, Tadeusz Teper, Henryk Zakrzewski, Władysław Katowski i Adam Malik.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli: Leonard Wierzbicki, Czesław Boratyński i Henryk Borakowski.

W międzyczasie został odwołany Jan Bochenek. Delegatem Ministra Żeglugi mianowano Ignacego Tarskiego. Na miejsce Adama Bonarskiego wszedł Adam Kupryński.

Dnia 10 grudnia 1947 roku przestał pełnić swoje obowiązki dyrektor Stanisław Dobrzyński, a na Walnym Zgromadzeniu wspólników w dniu 10 lutego 1948 roku na stanowisko naczelnego dyrektora został jednogłośnie wybrany Witold Bublewski.

Właściwą działalność "Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku - GRIF", Sp. z o.o. w Szczecinie, rozpoczęła w dniu 15 stycznia 1947 roku, w tym bowiem czasie zostało otwarte w Szczecinie biuro (Dworcową 19) oraz przystąpiono do organizacji oddziału w Gdyni. Dnia 1 lutego 1947 roku uruchomiono agencję w Świnoujściu, a 17 sierpnia tegoż roku agencję w Międzyzdrojach.

W pierwszej fazie swojej działalności Spółka kontynuowała prace rozpoczęte jeszcze przez Związek Gospodarczy Miast Morskich i "GRF PA" gdańskiego, a więc przejęła nadzór nad wydobywanymi wrakami, dozorowała remontów, organizowała biuro i agencję. Zakupiła za 6.300.000 zł s/s "Ban", stary rzeczny statek¹, dla obsługi linii Szczecin-Świnoujście (od maja 1947 roku).

Stopniowo wprowadzano do eksploatacji nowe jednostki, które po dokonaniu kapitałnych remontów przekazywano sukcesywnie na nastę-

¹ Wywieziony przez Niemców do Hamburga, skąd 20 listopada 1946 roku rozpoczęł podróź powrotną do Polski i dnia 4 grudnia dopłynął do Szczecina. Prowadził szyper Szefera.

pujące linie:

11 lipca 1947 r. m/s "Grażyna" - Gdynia - Hel
17 lipca " m/s "Jolanta" - Szczecin - Trzebież
18 sierpnia " m/s "Telimena" - Szczecin - Międzyzdroje
Ponadto na podstawie umowy (time charter), zawartej z Radziecką Żeglugą na Odrze, na linii Szczecin-Swinoujście pływał s/s "Ukrai-na" dublując m/s "Telimenu".

Z powyższego zestawienia widzimy, iż w pierwszym okresie swojej działalności "GRIF" obsługiwał przede wszystkim Zalew Szczeciński, gdyż żegluga na tym terenie miała charakter komunikacyjny, natomiast w Zatoce Gdańskiej utrzymywano tylko jedną linię o cechach wybitnie turystycznych.

Należy podkreślić, iż w 1947 roku, wobec fale zorganizowanej komunikacji kołowej, uruchomienie transportu wodnego miało bardzo duże znaczenie gospodarcze i polityczne i to właśnie w obrębie Zalewu Szczecińskiego.

Warto też przypomnieć, że "GRIF" rozpoczęł swą działalność w warunkach bardzo trudnych: zamulone wody, zrujnowane nabrzeża, dotkliwy brak statków, zupełnie zdevastowany przemysł stoczniowy, rozprosiona i nieliczna kadra fachowa nie ułatwiały zadania, a przy tym wszystkim przedsiębiorstwo wchodziło na zupełnie nienanany sobie teren. Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego stało na stanowisku pełnej wolności konkurencyjnej w żegludze przybrzeżnej¹, przeto poza "GRIFEM" istniały jeszcze i inne towarzystwa armatorakie, uprawiające komunikację wodną, które nie miały ze sobą żadnych powiązań ani porozumień.

Na Zalewie Szczecińskim kursował m/s "Piast" utrzymujący komunikację pomiędzy Świnoujściem a Szczecinem - eksploatowany przez Zarząd Miasta Świnoujście. Żegluga na Odrze również czyniła pewne próby zmierzające do przesunięcia swych punktów docelowych ze Szczecina aż do Świnoujścia. W komunikacji portowej Zarząd Miasta Szczecina uruchomił tramwaj wodny s/s "Piotruś", a inicjatywa prywatna zorganizowała spółkę pod nazwą "Druk Robotnicza" (m/s "Trzygłów"). W zatoce Gdańskiej "GRIF" również napotkał poważnych konkurentów. Całą komunikację portową, łączącą z obwoźnikiem wycieczek

¹ Wypowiedź Delegata Ministra Żeglugi dr Tarczkiego - protokół z posiedzenia wspólników Spółki "GRIF" z dnia 27. IV. 1948 roku, pkt. 10, s. 8.

po porcie gdańskim, utrzymywała w swych rękach Trakcja Wodna Miejsko-Komunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia, działająca pod firmą "Żegluga Gdańsk". Żegluga ta w 1947 utrzymywała komunikację z Hellem, organizowała rejsy do Sopotu i Gdyni.

W Gdyni czynna była Spółdzielnia "Tryton", która na dwóch turystycznych dużych motorówkach "Jagusia" i "Oleńka" otworzyła turystów po porcie a kutry prywatne i Liga Morska (na statku wypożyczonym z Dyrekcji Dróg Wodnych) organizowały imprezy wycieczkowe. Nieuzgodnione ceny biletów oraz brak skoordynowanych rozkładów jazdy, wzajemne zajmowanie miejsc przy nabrzeżach, kaperowanie fachowców i większych grup wycieczkowych nie stwarzały warunków dla planowej eksploatacji i były przyczyną trudności finansowych.

Pomimo tych przeszkód, braku doświadczenia i stałego eksperymentowania, osiągnięto w 1947 roku następujące wyniki eksploatacyjne¹:

Przewozy pasażerów		
ilość:	pas.mil:	zł na 1 pas.mil:
114.702	2.651.752	6.84
Przewozy drobnicy(w tys.)		
ilość ton:	ton.mil:	zł na 1 ton.mil:
1.898	63.884	3.50
Osiągnięto wpływ:		
zł 20.373.355,-		
W tym za przewozy pasażerskie:	zł 18.141.890,-	
Za przewozy ładunków:	zł 2.231.465,-	
Spółka wykazała zysk w wysokości:	zł 18.569,13	

¹ Według sprawozdania Zarządu za rok 1947 zatwierzonego przez Walne Zgromadzenie wspólników z dnia 27. IV. 1948 roku.

Biel. Bart. 9-10, 1958

7

m-ce	przewozy pasażerów		przewozy drobnicy		wpływy w tys. zł
	ilość	pas.mil	ton	ton.mil	
kwiecień	2.522	30.342	147.573	5.312.628	303.7
maj	11.332	193.392	226.344	8.148.384	1.604.2
czerwiec	10.787	352.584	239.721	8.629.956	2.689.9
lipiec	31.342	654.682	157.729	5.589.244	4.910.2
sierpień	38.729	760.536	221.105	7.959.780	6.068.2
wrzesień	13.218	436.160	116.366	4.171.426	3.179.1
październik	3.112	101.704	265.637	6.486.946	730.1
listopad	1.991	62.268	274.656	9.862.236	668.7
grudzień	1.669	60.084	248.720	8.643.920	728.9
Razem	114.702	2.651.752	1.897.851	63.883.520	20.882.9 ¹

Sezon letni 1948 roku zastał Żeglugę "GRYF" lepiej przygotowaną do wykonania zadań usługowych wyznaczonych jej przez pierwszy plan.

Nº 14 statków, którymi "GRYF" dysponował, 11 weszło w planowany termin do eksploatacji, co pozwoliło na uruchomienie 9 stałych linii:

1. Szczecin - Świnoujście,
2. Szczecin - Międzyzdroje,
3. Szczecin - Stępnica,
4. Świnoujście - Międzyzdroje,
5. Gdynia - Hel.
6. Sopot - Hel,
7. Gdańsk - Hel,
8. Gdańsk - Sopot - Gdynia,
9. Sopot - Szczecin,

Łączna jednorazowa zdolność przewozowa na tych liniach wynosiła 5032 pasażerów.

Wyniki eksploatacyjne w r. 1948 przedstawiały się następująco:²

Przewozy pasażerów:			
ilość:	wykonanie planu:	pas.mil	wykonanie planu:
264.199	113 %	6.413.007	91 %

¹ W "Rachunku Wyników" Spółki na dzień 31. XII. 1947 roku - po stronie dochodów w dziale wpływów eksploatacyjnych figuruje pożyczka zł 20.373.355,-, a zestawieniu miesięcznym przewozów (sporządzonym przez Dział Eksploatacji) umieszczono zł 20.882.900, - Powstała więc w ten sposób niezgodność zł 509.545,-. Należy uznać iż jest to niedokładność Działu Eksploatacji, który zaliczył na swoje konto sumy księgowane w bilansie w pozycji "inne wpływy".

² Sprawozdanie Zarządcy Państwowego z dnia 22. IV. 1949 r.

Zestawienie przewozów miesięcznych dokonanych na statkach własnych i charterowanych przez Spółkę w roku 1947:					
m-ce	przewozy pasażerów		przewozy drobnicy		wpływy w tys. zł
	ilość	pas.mil	ton	ton.mil	
kwiecień	2.522	30.342	147.573	5.312.628	303.7
maj	11.332	193.392	226.344	8.148.384	1.604.2
czerwiec	10.787	352.584	239.721	8.629.956	2.689.9
lipiec	31.342	654.682	157.729	5.589.244	4.910.2
sierpień	38.729	760.536	221.105	7.959.780	6.068.2
wrzesień	13.218	436.160	116.366	4.171.426	3.179.1
październik	3.112	101.704	265.637	6.486.946	730.1
listopad	1.991	62.268	274.656	9.862.236	668.7
grudzień	1.669	60.084	248.720	8.643.920	728.9
Razem	114.702	2.651.752	1.897.851	63.883.520	20.882.9¹

Sezon letni 1948 roku zastał żeglugę "GRYF" lepiej przygotowaną do wykonania zadań usługowych wyznaczonych jej przez pierwszy plan.

Na 14 statków, którymi "GRYF" dysponował, 11 weszło w planowanym terminie do eksploatacji, co pozwoliło na uruchomienie 9 stałych linii:

- 1. Szczecin - Świnoujście,
- 2. Szczecin - Międzyzdroje,
- 3. Szczecin - Stępnica,
- 4. Świnoujście - Międzyzdroje,
- 5. Gdynia - Hel.
- 6. Sopot - Hel,
- 7. Gdańsk - Hel,
- 8. Gdańsk - Sopot - Gdynia,
- 9. Sopot - Szczecin,

Lączna jednorazowa zdolność przewozowa na tych liniach wynosiła 5032 pasażerów.

Wyniki eksploatacyjne w r. 1948 przedstawiały się następująco:²

Przewozy pasażerów:			
ilość:	wykonanie planu:	pas.mil	wykonanie planu:
264.199	113 %	6.413.007	91 %

¹ W "Rachunku Wyników" Spółki na dzień 31. XII. 1947 roku - po stronie dochodów w dziale wpływów eksploatacyjnych figuruje pozytja zł 20.373.355,-, a zestawieniu miesięcznym przewozów (sporządzonym przez Dział Eksploatacji) umieszczone zł 20.882.900,-. Powstała więc w ten sposób niezgodność zł 509.545,-. Należy uznać iż jest to niedokładność Działu Eksploatacji, który zaliczył na swoje konto sumy księgowane w bilansie w pozycji "inne wpływy".

² Sprawozdanie Zarządcy Państwowego z dnia 22. IV. 1949 r.

Przewozy drobnicy:			
t;	wykonanie planu;	t.mil:	wykonanie planu:
3.233	70%	183.699	111 %
Osiągnięte wpływy			
zŁ:	plan:		
65.731.453,-	126 %		

Oddział Szczecinski przewiózł 108.765 osób, zaś Oddział Gdyński 155.434.

Z powyższego wynika, że ruch wycieczkowy na zatoce Gdańskiej miał większe nasilenie i stosunek wzajemny przewozów układał się jak 2:3.

Dużym osiągnięciem "GRYFU" było uruchomienie komunikacji pomiędzy Sopotem a Szczecinem przez oddanie na tę linię s/s "Beniowskiego".

Trasa ta cieszyła się dużą frekwencją i spełniała ważną rolę propagandowo-polityczną.

Dla celów rejestracyjnych przypominamy, iż koszt przejazdu normalnego¹ z Sopotu do Szczecina ustalono na zł 1.500², ulgowy na zł 1.000,- Miejsce w kabинie I i II klasy zł 1.000,- , a miejsce w kabинie turystycznej zł 500,- Koszt biletu na przejazd nie obejmował żywienia. Na statku czynny był bufet i restauracja (2 sale jadalne - duża i mała - łącznie na 220 miejsc, bar na pokładzie i salon-bar na dziobie).

Personel przedsiębiorstwa "GRYF" liczył razem 132 osoby, w tym zatrudnionych w administracji i obsłudze eksploatacyjnej na lądzie 36 pracowników oraz 96 członków załogi pływających.

W dniu 31 grudnia 1948 roku żegluga "GRYF" dysponowała jednostkami podanymi na s. 10, z czego statki w rubryce 2 oznaczone "x"

¹ Uchwała Zarządu "Gryfu" z dnia 5. VII. 1948 roku - protokół nr 10, pkt. 1c.

² Złote polskie według ówczesnej wartości obiegowej.

Biel. Part. 9-10. '958

9

stanowią własność Spółki, bez oznaczenia znakiem "x" - były własnością państwa i przydzielone bezpłatnie w użytkowanie żeglugze prywatnej.

Lp	Nazwa	Nazwa po-przednia	Pochodzenie	Data wejścia do eksploat.	Wycenionna wartość w tys. zł
1	2	3	4	5	6
1	San ^x	bez zmiany	zakup od "Vistuli"	14.IV.47	7.000
2	Anna ^x	Jadwiga Wilk	zakup od GAL	1.V.48	38.200
3	Jać ^x	bez zmiany	zakup od TTM	remont 1.VI.49	7.530
4	Makgossia ^x	bez zmiany	zakup od TTM	1.VIII.48	7.120
5	Barka GVI ^x	nie ustalono	podniesiona z dna	remont	1.760
6	Barka GVII ^x	nie ustalono	podniesiona z dna	remont	4.530
7	Barka GVIII ^x	nie ustalono	podniesiona z dna	remont	4.000
8	Aldona	nie ustalono	demobil	1.V.48	8.400
9	Barbara	Wanda	podniesiony z dna	remont 15.V.49	46.700
10	Beniowski	Keiser	z naprawą	22.VII.48	200.000
11	Diana	Preussen	podniesiony z dna	29.VI.48	45.300
12	Kiltunia	nie ustalono	demobil	1.V.48	12.000
13	Grażyna	Uran Schilksee	z naprawą	11.VII.47	22.700
14	Jolanta	nie ustalono	podniesiony z dna	17.VIII.47	7.670
15	Julia	bez nazwy	niewykończ. ścig. torp.	1.V.48	44.000
16	Harew	Coster I	podniesiony z dna	remont	42.600
17	Olimpia	bez nazwy	kadłub nie-wykonczony	1.V.49	44.000
18	Telimena	Borussia	podniesiony z dna	18.VIII.47	16.000
1	2	3	4	5	6

Flotylla "GRYFU" posiada następującą charakterystykę:

Nazwa	nazwisko	rok miejscie budowy	moc ma- ssyń	szyb- kość	L	B	H	BRT	ilość pasażerów
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Eksplotowana przez Oddział w Gdyni									
Anna	s/s	Newcastle 1928	1030	10	39,89	7,43	3,03	363	270
Barbara	s/s	Newcastle	1030	10	39,77	7,42	2,84	277	300
Beniow- ski	s/s	Szczecin 1905		16	92,30	11,70	4,00	1912	900
Gratyna	m/s	Xilonia 1927	315	9	28,10	7,23	2,34	130	260
Jas	m/s	Kalmar 1935	120	8	23,65	6,58	1,65	46	200
Olimpia	m/s	Gdynia 1939	270	8	32,27	5,70	2,10	155	200
Eksplotowana przez Oddział w Szczecinie									
Aldona	m/s	USA 1941	120	9	16,95	3,53	1,54	30	70
Diana	s/s	1911	240	8	48,70	8,86	2,35	336	700
Elżunia	m/s	Królewiec 1933	190	9	20,34	4,00	1,89	37	55
Jolanta	m/s	1926	120	9	25,00	4,25	2,20	39	120
Julia	m/s	Gdanak 1945	280	9	35,00	5,20	2,80	119	162
Małgosia	m/s	Kalmar 1935	180	9	23,65	6,58	1,65	58	100
Telimena	s/s	1906	160	8	31,30	5,60	2,70	110	240
San	s/s	1871	180	8	38,20	4,80	2,23	250	120
Narw	m/s	Bandsburg 1937	200	7	38,15	7,50	2,83	218	towa- rowy
GP I	bez				24,70	5,50	1,95		
GP II	bez					41,95	5,14	2,12	
GP III	bez					26,35	5,75	2,04	

Ministerstwo Żeglugi w planach swych (1946-1949) nie przewidywało żadnych środków inwestycyjnych na budowę nowych jednostek przybrzeżnych. Zalecał natomiast przeprowadzenie remontów kapitałnych na statkach podnoszonych z dna lub uszkodzonych w czasie działań wojennych.

Doprzewódzenie statków (podanych wyżej) do stanu zdolności eksploatacyjnej zostało zrealizowane kosztem następujących kredytów:

rok 1947 zł 76.000,-
rok 1948 zł 144.000,-
zł 220.000,-

Wojciech M. Bartł 9-10, 1958

11

Samo zestawienie statków świadczy, że były one przypadkowo eksploatowane, uruchamiane pospiesznie i za każdą cenę. Nie było więc warunków potrzebnych do normalnej eksploatacyjnej działalności, normalnej kalkulacji oraz optymalnego doboru jednostek.

Pomimo istniejących obiektywnych trudności zadania eksploatacyjne i społeczno-polityczne zostały w pełni wykonane, i tak:

1. W latach 1947 i 1948 uruchomiono komunikację na Zalewie Szczecinskim i Zatoce Gdańskiej, a więc rozwiązano zagadnienie komunikacyjne i umożliwiono uprawianie turystyki na bardzo ważnym dla Polski terenie,
2. oddano do eksploatacji podniesione z dna i gruntownie wyremontowane statki przybrzeżne,
3. zdobyto potrzebne doświadczenie i elementy praktyczne do dalszego planowania,
4. uzupełniono kadry dla żeglugi przybrzeżnej w dziale techniczno-pokładowym oraz eksploatacyjno-administracyjnym. A więc zorganizowano mocne kolektywy zdolne do gospodarczej działalności,
5. stworzono elementy konieczne do zaprowadzenia ładu socjalistycznego w żegludze przybrzeżnej i portowej, poczyniono przygotowania natury prawnej oraz gospodarczo-finansowej niezbędne do połączenia wszystkich konkurujących ze sobą armatorów w jedno społecznione przedsiębiorstwo.

Po wypełnieniu zadań wymienionych wyżej, w ramach ogólnej przebudowy gospodarki narodowej wszczęto kroki zmierzające do przekształcenia Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (obierającą swą działalność prawną na kodeksie handlowym) na przedsiębiorstwo państowe (Dz.P.P.P. nr 21, poz.67), zmienionego rozporządzeniem Prezydenta RP. z dn. 25.V.1927 r. (Dz.U.R.P. nr 49, poz.437) oraz art. 14 rozp. Prezydenta RP. z dn. 28.XII.1934 r. (Dz.U.R.P.nr 110, poz. 976) i na mocy art. 1 dekretu Prezydenta RP. z dn. 1.IX. 1939 r. o rozciągnięciu mocy obowiązującej powyższego dekretu na obszar całego państwa (Dz.U.R.P. nr 87, poz. 545) ustanowiony został przymusowy zarząd państwy nad przedsiębiorstwem. W konsekwencji tego zawieszono działalność Rady Nadzorczej, Zarządu i Komisji Rewizyjnej.

Zarządcą państwowym mianowany został w dn. 13.X.1948 r. (P.M.V. 23c/11/48) dotychczasowy dyrektor naczelnny "GRYFU".

Z tą chwilą zarządcą państwy reprezentował spółkę z o.o. w zakresie przewidzianym w art. 198, § 1 i 2 kodeksu handlowego.

Zadaniem zarządcy państwowego było uzdrawienie finansów, przeprowadzenie reorganizacji przedsiębiorstwa oraz przygotowanie jego przejęcia na własność Państwa.

Zadania te zostały w pełni wykonane.

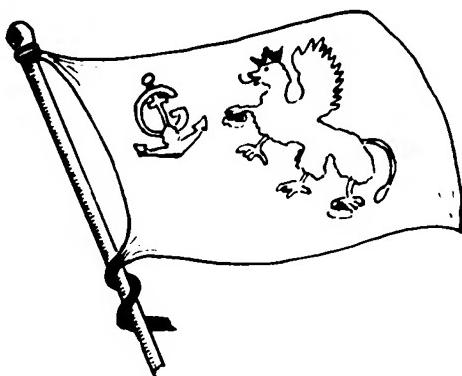
Dnia 31 grudnia 1948 roku faktycznie, formalnie zaś z dniem 1 kwietnia 1949 roku "Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku" "GRYF" w Szczecinie, Sp z o.o., przestała działać. Likwidacja i wykreślenie spółki z Rejestru Handlowego ciągnęło się przez szereg lat.

Na podstawie art. 1 dekretu z dnia 3.I. 1947 roku o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych (Dz.Ust.R.P. nr 8 poz. 42), Zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 8. II. 1949 r. (M.P. z dnia 28. IV. 1949 Nr A-25, poz. 400 i 401) powołano do życia dwa przedsiębiorstwa państwowe pod nazwą:

"Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku" z zasięgiem działania od Darłowa do Braniewa - i

"Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie" z zadaniem wykonywania przewozów morskich między portami polskiego Wybrzeża w rejonie od Darłowa (włącznie) do Szczecina.

Cały dorobek "GRYFU" (polecanie Min. Żegl. ZDI-11/10/49 i PZ/11/10323/49 z dnia 31 marca 1949 roku) wraz z flotyllą przejęły wyżej wymienione przedsiębiorstwa państwowe.



Flagą firmową przedsiębiorstwa była płachta koloru granatowego z wizerunkiem Gryfa Pomorskiego w kolorze srebrnym.

Biel. Naut. S-10, 1958

13

WŁADYSLAW ANTONI DRAPELLA

DYKCIJONARIUSZ ŁACIŃSKO-POLSKI JANA MĄCZYŃSKIEGO (IV)



(Przegląd materiału nautologicznego)

Apowieściąłem wprawdzie, kończąc ostatni odcinek przeglądu materiału nautologicznego zawartego w szesnastowiecznym wocabularzu Jana Mączyńskiego, że będę mógł przejść do omawiania kontekstów grupy nawigacyjnej¹, ale zmieniam ten zamiar. Zdaje mi się, że lepiej będzie jeżeli najpierw omówię wszystkie grupy zapisów pleiologicznych (zegluga handlowa², rybacka, wojenna³) a dopiero na końcu bardzo zasobną grupę kontekstów nawigacyjnych.

2. Zegluga rybacka

a. Rybackie pojazdy wodne

Z pośród wielu typów pojazdów wodnych, używanych w rybołówstwie XV-XVI stulecia, Mączyński wymienia tylko trzy: małe czółno - czołnek:

"Et lenunculus. Czołnek rybitwi" (k. 158),

¹ Biul. Naut., nr 5, s. 22.

² Tamże, nr 3, s. 18-27 i nr 5, s. 18-22.

³ Tamże, nr 6, s. 5, przypis 3. Podobny termin używany w wojaku. Oto przykład: "Wojskowa zegluga śródlądowa" (Instrukcja szerska). Warszawa 1930. Patrz Stanisław Zieliński, "Polska bibliografia morza i Pomorza" Warszawa 1935, s.59.

nażą łódź - 'łódkę':

"Horia [...] łódka rybitwia. Czołn" (k. 158).

nie różniącą się wiele od czółna (jak wnioskować można z przytoczonego właśnie kontekstu; horia = łódka, czoln) i 'łódź', prawdopodobnie większy od łodzi-czółna pojazd wodny, jeżeli określa ją typem 'navis':

"[...] piscatoria navis. Rybitwia łódź" (k. 301).

Nie ulega dyskusji fakt, że w okresie gdy Mączyński opracowywał swój Dykcyjoraz, typów rybackich pojazdów wodnych było więcej niż zarejestrował nasz leksykograf. Rybołówstwo morskie, na przykład na Morzu Śródziemnym czy Oceanie Atlantyckim, posługiwało się różnego typu barkami przystosowanymi i pełnomorskimi. Tym ostatnim można było dodawać blasku nazywając je statkami (navis). Na podstawie dotychczasowych badań trudno w obecnej chwili powiedzieć czy na tworzenie się "klasy": 'statek rybacki' (navis piscatoria) większy wpływ mieli skrybowie o niewyławdowanych ambicjach poetyckich, czy klasyczny aparat ucisku - a więc wszelkiego autoramentu w zakadze skarbowe. Rozstrzygnięcie tego zagadnienia pozostawiam bardziej zapalczym nautologom.

b. Narzędzia połowowe

Zaczniemy od najprostszych. Słownik wymienia: 'wędkę' (k. 153) i 'wędę':

"Hamus piscarius. Rybna węda" (k. 301). -
"Hamum vorat. Wędę połyka" (k. 507 v). -
"Fallox hamus. Zdradliwa, omylina węda" (k. 117). -
"Aureo piscari hamo. Złotą wędę rowić [...]" (k. 21 v).

Drugi termin musiał być powszechniej używany, gdyż w zabytkach tego okresu występuje znacznie częściej niż termin pierwszy, który

Biul. Prakt. 9-10, 1958

15

w Dykcionarzu Mączyńskiego pojawia się tylko raz jeden.

Wymienione wyżej terminy 'wędka' i 'węda' określały synekdotycznie tę całość, którą w mowie potocznej określają i dzisiaj, a mianowicie: kij, sznur i hak (haczyk). W Dykcionarzu nie spotykamy haka rybnego czy rybitwiego ani drzewca czy kija (wędziska). Natomiast dwa zapisy określające linki rybackie - 'wędny sznur' zwanego też 'sznurem rybitwim':

"[...] Piscatoria linea. Rybitwi sznur, wędny sznur" (k. 301). - Linea etiam. Wędny sznur, którym ryby koria" (k. 194)

i powrót:

"Epidromius. Powróś u siedy, na którym sied wisi, tak swierschni jako spodni" (k. 106 v).

Porównując wyżej przytoczone zapisy wymieniające sznury i powrozy, dochodzi się do wniosku, że powrozami nazywano liny grubszego, sznurami cienjsze. Sieć, o której jest mowa w ostatnim kontekście, musiała być siecią dużą jeżeli posiadała górne (swierschnie) i dolne (spodnie) powrozy. Tym samym i one musiały być odpowiednio grubości.

Prócz wymienionej (ale nie nazwanej) w wspomnianym zapisie sieci uzbrojonej w powrozy, znajdujemy wśród kontekstów tej grupy inne: 'sak' na ryby ('sak rybny') i 'kłomie'¹:

"Fund¹ [...] proca, też sak, którym ryby kowią" (k. 139). - "Tragula [...] Rybny sak też kłomie" (k. 460 v),

'wierszę' i 'więcierz':

"Nassa [...] Wiersza, więcierz" (k. 242),

¹ "Kłomia, kłomla, sieć z otworem osadzoną na pałku i lisiźwie płaskiej do dna przystającej, którą kowią się ryby, wlokąc bok płaski po dnie wody". (Słownik j. pol. E. Rykaczewskiego. Warszawa, 1866. T. I, s. 269).

² Rodzaj sieci zwanej też 'rete' lub 'jaculum'.

oraz poetycko-ewangeliczny 'niewód':

"Sagena [...] Niewód, rybna sieć" (k. 364).
- "Verriculum [...] Niewód, sieć na ryby"
(k. 485 v). - "W Ewangeliey słowo boże by-
wa prziownane niewodowi w morze puszczone-
mu, które rzeczy niewód a słowo są od sie-
bie dalekoróżne" (k. 276 v).

Każda sieć składa się z różnych wielkości otworów. W czasach Ma-
czyńskiego zwano je 'dziurami', 'okami' ("sieć wielkiego oka", k.
303) albo 'lochami'¹,

"Macula etiam significat dziurę, loch, oko
u siecy" (k. 203). - "Ocellatus [...] Pełny
dziur, a ok jako sieć" (k. 259 v).

Nie wymienia Mączyński, co jest zastanawiające, i na co już
zwróciłem uwagę, powszechnie używanego w rybołówstwie haka czy ha-
czyka. Rejestruje natomiast trójsiąb rybacki, o nieokreślonym bli-
żej przeznaczeniu praktycznym:

"Fuscina [...] telum tridens piscatorium.
Widełki o trzech końcach ribitwskie" (k.
141),

oraz drag do mierzenia głębokości wody lub ogłuszania ryb zwany
'kijem', 'spisą' lub 'tłukiem':

"Contus [...] Kiy, Tłuk albo Spis rybitfi,
którym mierzą głębokość wody" (k. 64).

Nie wspomina Mączyński o innych przyborach połowowych na przy-
kład pławikach, iglicach do robienia sieci itd. Robi to ze wzglę-
dów zupełnie zrozumiałych. Opracowując swe wspaniałe dzieło musiał
trzymać się ścisłe wzorów, a więc słowników łacińskich, względnie
łacińsko-greckich, co uniemożliwiło wprowadzenie terminów rodzi-
mych.

(c.d.n.)

¹ Otwory do przesuwania fałków, wydrążone w szczycie masztu,
również nazywano 'dziurami' ('durami') albo 'lochami'. Por. Biul.
Naut., nr 1-2, s. 28.

Dyskutujemy!

HENRYK BORA-KOWSKI



przede dniu realizacji uchwalonych na XII Plenum wytycznych rozwoju Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w latach 1959-1965, które przynieść mają również i dynamiczny rozwój naszej gospodarki morskiej, a przede wszystkim podwojenie tonażu polskiej marynarki handlowej oraz dwukrotny wzrost połowów ryb morskich, wskazane byłoby rozważenie możliwości uaktywnienia środowiska ściśle związanego z morzem, tj. marynarzy i rybaków. Na myśl mam tu przede wszystkim liczny do już dwutysięczny zespół absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej oraz absolwentów Szkoły Rybołówstwa Morskiego, których mamy już 500.

Ci starsi i młodzi "ludzie morza", zajmujący na statkach PMH lub rybołówstwa dalekomorskiego stanowiska począwszy od kapitanów aż do młodszych marynarzy czy rybaków, przemierzają dzisiaj na polskich statkach morskich, których posiadamy już przeszło 200, morsza i oceany, odwiedzają liczne porty zagraniczne i pogłębiają swoje wiadomości z praktyki morskiej oraz gromadzą cenny materiał informacyjny z zakresu problemów dotyczących gospodarki morskiej obcych krajów.

Byłoby bezsprzeczna korzyścią, aby tacy starsi kapitanowie i oficerowie (przede wszystkim absolwenci szkół morskich) mogli dziedzić się z kolegami swoją wiedzą praktyczną oraz brać udział w dyskusjach na tematy gospodarki morskiej w gronie nie tylko samych "ludzi morza", ale i innych poważnych osób, zainteresowa-

nych rozwojem gospodarki morskiej (np. naukowcy, armatorzy itd).
Jest rzeczą wiadomą, iż większość marynarzy i rybaków odczuwa wstręt do pióra, natomiast lubi słowo żywe, lubi opowiadać i dyskutować. Czas na te "opowiadania i dyskusje" znajdzie nawet kapitan lub oficer ze statków linii dalekowschodnich, bo trudno sobie wyobrazić, aby w czasie dwutygodniowego postoju statku w portach krajowych nie znalazł paru wolnych godzin. A zresztą statki morskie przechodzą corocznie remonty trwające około jednego miesiąca, a wówczas wszyscy członkowie załogi statku mają więcej czasu wolnego.

Powyższe wywody wskazują na realność koncepcji stworzenia klubów kapitanów żeglugi wielkiej PMH oraz rybołówstwa morskiego, klubów oficerów PMH oraz rybołówstwa morskiego względnie klubów absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej oraz absolwentów Szkoły Rybołówstwa Morskiego.

Wymienione kluby mogłyby powstać w ramach powołanych już do życia sekcji nawigacyjnych przy Oddziałach: Gdańskim i Szczecinskim Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, gdyż, jak wiadomo, celem Towarzystwa jest inicjowanie, prowadzenie i popieranie badań nautologicznych oraz ich popularyzowanie.

Punktem wyjścia takich spotkań członków wymienionych wyżej klubów mogłyby być chociażby lokale eleganckich kawiarni, w których można by raz na miesiąc, na przykład w każdy czwartek po pierwszym, rezerwować kilka stolików w ustalonych godzinach. Spodziewamy się zresztą, że PTN już niedługo otrzyma w INTER-CLUBIE tak potrzebny mu lokal. Stawiam wniosek o zarezerwowanie jednego pokoju wkaśnie na KLUB KAPITANÓW.

Zbliżają się coroczne święta szkół morskich: Państwowej Szkoły Morskiej w dniu 8 grudnia i Szkoły Rybołówstwa Morskiego w dniu 7 lutego. W czasie tych świąt zgromadzą się liczni absolwenci swoich "Alma Mater", którym należałoby przedstawić poruszoną wyżej sprawę a zapewne zyska ona uznanie i doprowadzi do realizacji klubów.

Jednym z problemów poważniejszych, pilnych do przedszkutowania na zebraniach w Klubie Kapitanów, byłaby na przykład sprawa zmiany i uzupełnienia "Miedzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu" ustanowionych w roku 1948 i wprowadzonych w życie z dniem 1 stycznia 1954 roku. W roku 1960, w czasie obrad międzynarodowej konferencji w Londynie, ma nastąpić rewizja tych przepisów

Bibl. Bunt. 9-10, 1958

19

i oczywiście delegacja polska ma wziąć również udział w obradach i wystąpić z odpowiednimi wnioskami. W innych krajach morskich odbywają się już dyskusje kapitanów na temat M.P.Z.Z.M. celem przygotowania ostatecznych wniosków dla delegatów rządowych na tę konferencję. U nas, niestety, o tej, tak ważnej, sprawie nic się nie mówi.

W świetle powyższych wywodów wydaje się raczej dziwne, że do dnia dzisiejszego nie powstał przynajmniej Klub Kapitanów, który mógłby skupić około stu osób.

ZOFIA DRAPELLA

TOWARZYSTWO
PRZYJACIÓŁ

muzeów morskich

Rzeczyść każdego narodu - dzieje, kultura umysłowa i materialna, doświadczenia i osiągnięcia - jest przedmiotem nie tylko jego dumy, ale i starań, by ją zachować i przekazać następnym pokoleniom. Zadanie to w dużej mierze spełniają archiwia i muzea.

Muzea w Polsce mamy różne. Zarówno w zakresie eksponatów jak i ich ekspozycji. Wyliczanie wszystkich zajęłoby wiele miejsca i nie miałoby tu celu, bo chcę poruszyć sprawę tych właśnie muzeów, których mamy zbyt mało. Muzeów morskich.

Aktywne i ambitne Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, obchodzące w tym roku pięciolecie swojej pracy, zgodnie z nazwą, interesuje się przede wszystkim wojenną działalnością Polski na morzu. W naszych warunkach politycznych i geograficznych rola takiego muzeum jest donioślsza niż w innych krajach, bo, oprócz normalnej pracy zbiorczo-naukowo-dydaktycznej, musi ono, jak bardzo skutecznie pisze o tym zastępca kierownika Muzeum, mgr Tomasz Czajka, walczyć z rewizjonizmem i pseudo-naukowymi elboratami różnych zachodnio-nie-

mieckich instytutów¹.

Muzeum Pomorskie w Gdansku, którego sale parterowe, oprócz z prawdziwym znamieniem dobranych eksponatów, mają urzeka jąco piękną kompozycję - nie posiada działu morskiego.

Ma go natomiast Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, które mieści się w specjalnie na muzeum wybudowanym gmachu (mocno zniszczonym podczas działań wojennych, ale już odbudowanym) - niestety - rie w całości przez dział morski użytkowanym. Ekspozycja tego działu, posiadającego bezcennej wartości kolekcję dławianek i łodzi słowińskich oraz eksponaty współczesne z zakresu żeglugi, rybołówstwa i jachtingu, nie jest i nie może być w obecnych warunkach wyraźnie ukształtowana. Istnieje uzasadniona tendencja, aby dział morski Muzeum Pomorza Zachodniego usamodzieli ni. Równie logiczny wydaje się zamiar, aby ta nowa placówka muzealna specjalizowała się w problematyce słowiańsko-bałtyckiej. Ekspozycję obejmującą dzieje morskie Gdańskie i związanej z nim żeglugi śródlądowej w formie osobnego działu powinno natomiast posiadać któreś z muzeów gdańskich lub samodzielna placówka.

Należy jeszcze wspomnieć o muzeach regionalnych.

Z inicjatywy Przewodniczącego Osiedleniowej Rady Narodowej powstaje w Helu muzeum regionalne. Obecnie ma ono wygląd ad hoc zorganizowanej wystawy. W przyszłości znajdzie pomieszczenie w odremontowanym starym poewangelickim kościele.

Muzeum helskie ma piękny model "Błyskawicy", dar Marynarki Wojennej, niestety nie zabezpieczony gablotą więc brak już kilku szalup, ciekawe merki rybackie, trochę starych kafli gdańskich i holenderskich. Dalszy jego rozwój powinien iść w kierunku gromadzenia zbiorów ukazujących rozwój osady, portu i życia ludności ry-

¹ "Portowo-nadmorski charakter Gdyni powoduje większy niż w innych miastach przypływ cudzoziemców, zarówno turystów jak i marynarzy, z których duża ilość odwiedza także Muzeum. Ia powinniśmy także poświecić uwagę, pamiętając o tym, że szczególnie przybysze z Zachodu informacje o naszym kraju, a zwłaszcza Ziemiach Zachodnich, wybrzeżu i flocie wojennej cierpią nie zawsze ze źródła nam zyczliwych i obiektywnych. Przeciwnie, najczęściej trafiają w ich ręce sprawnie rozpowszechniane i propagowane, pseudo-naukowe broszury - plody doskonale prosperujących, licznie rozsypanych szczególnie w Niemieckiej Republice Federalnej instytutów rewizjonistycznych, jak Johann Herder Institut w Marburgu, Arbeitskreis für Ostfragen w Monachium, Ost-Europa Institut również w Monachium". (Przegląd Morski 1958, nr 6, s. 20/21).

backiej.

Taki właśnie charakter posiada pełne wdzięku muzeum regionalne w Kartuzach.

Wymienione polskie placówki muzealne, mimo wyraźnych różnic ekspozycyjnych obejmują pewną całość tematyczną mieszczącą się bez reszty w zakresie prac badawczych naszego Towarzystwa. Są mu bliskie i potrzebne. Ich dalszy rozwój, funkcja społeczna i dydaktyczna jak również ich współpraca z Towarzystwem są dla niego sprawą ważną, gdyż poznawanie dziejów żeglugi, portów, warsztatów szkutniczych i stoczni, badanie procesów im towarzyszących oraz wzajemnych ich wpływów i zależności - wymaga różnorodnej dokumentacji, w której eksponaty muzealne odgrywają nieprzeciętną rolę.

W przyszłości Towarzystwo chce mieć własne, nautologiczne, muzeum-pracownię, co znalazło swój wyraz i w statucie i w perspektywicznych planach rozwojowych PTN. Będzie ono odmienne w typie a jego ekspozycja odpowiadająca założeniom koncepcyjnym nautologii.

Jednocześnie będzie uzupełnieniem zagadnieniowym muzeów już istniejących.

Myśląc o formach obecnej i przyszłej współpracy nasunęły mi się pewne analogie. We Francji, na przykład, pod patronatem Prezydenta Republiki oraz Ministerstw: Marynarki Wojennej, Handlowej i Sztuk Pięknych powstało w roku 1930 "Towarzystwo Przyjaciół Muzeów Marynarki", którego celem jest - przez popierania działalności muzeów morskich i rozwijanie jak najszerszych zainteresowań morskim muzealnictwem - utrwalanie w świadomości społeczeństwa znaczenia spraw morskich w życiu narodu.

Wszyscy członkowie Towarzystwa otrzymują bezpłatne karty wstępu do Muzeum Marynarki w Paryżu, Tulonie, Bordeaux, Lorient i Le Croisic. do dziesięciu innych w Paryżu i kilku na prowincji. Zarząd Towarzystwa stara się o stałe rozszerzanie swych kontaktów. Ostatnio również i słynne Aquarium Trocadéro w Paryżu zgodziło się honorować karty członkowskie coraz bardziej popularnego l'A.A.M.M. (l'Association des Amis des Musées de la Marine).

Inną formą działalności Towarzystwa są publikacje mówiące o dziejach techniki, kultury i sztuki morskiej. W pierwszych latach swego istnienia l'A.A.M.M. wydawało "Bulletin de l'Association des Amis du Musée de la Marine", który, oprócz artykułów poświęconych historii i muzealnictwu morskiemu, informował członków o swej działalności organizacyjnej. Od roku 1946 wychodzi "Neptunia", kwartal-

nik o wysokim poziomie artystycznym i źródłowym, obejmujący zagadnienia archeologii morskiej, historii budownictwa i zdobnictwa okrętowego, ikonografii morskiej, historii wojen morskich, rybołówstwa i sportów wodnych. Starannie jest prowadzony dział bibliografii morskiej i Kronika Towarzystwa.

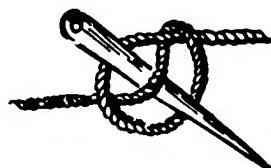
Sprawom modelarstwa, dokumentacji, szczegółom konstrukcyjnym i technicznym okrętu poświęcony jest "Triton" wydawany jako dodatek do "Neptunii".

L'A.A.M.M. organizuje również odczyty i spotkania członków z wybitnymi znawcami archeologii morskiej, uczestnikami wypraw i bitew morskich, historykami zagadnień morskich. Jest również wydawcą planów technicznych i fototypów modeli muzealnych.

Wydaje mi się, że PTM powinno spekniąć tę lub podobną rolę, a więc popularyzować muzealnictwo morskie przez:

- organizowanie wycieczek swych członków do muzeów,
- organizowanie odczytów (z prześroczami) na temat archeologii, historii i ikonografii morskiej,
- publikowanie w "Biuletynie" artykułów o muzeach morskich polskich i zagranicznych,
- wprowadzenie do niego stałego działu omawiającego sprawy muzealnictwa,
- informowanie członków i czytelników o nowych eksponatach uzyskanych przez któryś z muzeów, urządzeniach wystawach i zmianach ekspozycji.

Możliwości popularyzowania zagadnień muzealnictwa morskiego oraz samej współpracy z muzeami jest dużo i napewno w miarę realizacji jednych będą się nasuwaki następne.



Biel. Kwart. 9-10, 1958

23

PROJEKT PIECZĘCI



Przesyłam w załączniku szkic pieczęci Towarzystwa; kotwica dawnych okrętów żaglowych w kole utworzonym z łańcucha.

Drugim projektem mogłaby być leżąca kotwica, a obok - śruba okrętowa napędowa - jako połączenie symboli dawnej epoki żaglowców i żeglugi o napędzie dzisiejszym. Może go kto wykona?

Witold Żelechowski

Szkic kmdr W. Żelechowskiego opracował graficznie Józef Derda.

FELIKS KAMIĘNSKI

Z nielicznych szeregów pionierów polskiego okrętów - nictwa ubył w dniu 11 września 1958 roku mgr inżynier budowy okrętów - FELIKS KAMIĘNSKI.

Urodzony dnia 5 stycznia 1892 roku w Zabłudowie koło Białegostoku, FELIKS KAMIĘNSKI po ukończeniu szkoły powszechnej w Zabłudowie i średniej realnej w Białymostku, wstąpił do Morskiej Szkoły Inżynierii w Kronsztacie na Wydział Budowy Okrętów, który ukończył w roku 1914 jako pierwszy spośród studiujących wówczas na tym wydziale.

Doświadczenie w dziedzinie budowy okrętów zaczął zdobywać dość wcześnie prowadząc równolegle ze studiami teoretycznymi praktykę w stoczni "Baltwod" w Petersburgu oraz w filii tej stoczni w Mikołajewie nad Morzem Czarnym. W tym okresie brał udział w charakterze technika okrętowego w budowie pancernika "Sewastopol" i "Petro-pawłowsk" (obecnie "Marat") - obydwa o wyporności 25.000 ton. W okresie I wojny światowej, w latach 1914 - 1918, na stanowisku zastępcy kierownika filii stoczni "Baltwod" w Mikołajewie, zbudował 8 łodzi podwodnych, prowadził remonty torpedowców i statków handlowych. W latach 1918 - 1920, jako kierownik Wydziału Budowy Okrętów w tym samym zakładzie usamodzielnionym pod nazwą stocznia "Rensud" kierował pracami wykonawczymi 3 łodzi podwodnych, statku ogniwowo-ratowniczego i holowniczego "Dżalitz" oraz dokonywał reperacji wielu innych jednostek.

Później losy zagnały Go do Turcji, w której spędził 10 lat (1920-1930) wzmacniając swoje doświadczenie zawodowe najpierw w firmie "Société Orientale Ingénieurs" na stanowisku kierownika działu remontów statków handlowych

Biel. Paet. 9-10, 1958

25

a następnie pracując 9 lat samodzielnie, w tym 6 lat jako rzecznik okrętowy dla ubezpieczeń morskich.

W roku 1930 inżynier KAMIENSKI przybywa do kraju, by klasę podwaliny pod polski przemysł okrętowy. Obejmuje kierownictwo Działu Kadłubowego w warsztatach portowych Polskiej Marynarki Wojennej na Oksywiu kierując budową 500 tonowego doku pływającego, 3 trawlerów, 4 holowników, doprowadza do końca budowę kontrtorpedowców i łodzi podwodnych budowanych w tym czasie za granicą. Równocześnie reprezentuje Izbę Przemysłowo-Handlową jako rzecznika okrętowego dla ubezpieczeń morskich.

Lata okupacji spędza w Gdyni pracując jako robotnik, dozorca domu, wreszcie w prywatnym zakładzie ślusarsko-instalacyjnym w charakterze kreślarza, magazyniera i kasjera.

Po wyzwoleniu wraca do umiłowanego zawodu i znowu przypada MU w udziale doniosła rola w tworzeniu polskiego przemysłu okrętowego. Zajmuje kolejno różne kierownicze stanowiska w Stoczni Gdyńskiej: jako jej kierownik, następnie jako kierownik Inspekcji Technicznej, Inwestycji, Biura Studiów i Racjonalizacji, jako główny technolog, a ostatnio jako kierownik Sekcji Dokumentacji Zdawczej w Oddziale Zdawania Statków w Stoczni im. Komuny Paryskiej. Ponadto przez cały ten okres pełnił nieprzerwanie funkcję zaprzysiężonego rzeczników okrętowego.

Budowanie okrętów było nie tylko zawodem dla inżyniera KAMIENSKIEGO - było jego pasją. Nawet w okresie ciężkiej choroby nie przestawał się interesować sprawami stoczni. Ktokolwiek miał okazję zetknąć się z nim na tym terenie, mógł odczuć jak ten człowiek żył rytmem pracy swego zakładu, jak znał doskonale każdy zakątek, z jaką dumą mówił o osiągnięciach, z troską o przesskodach i trudnościach.

Zmarły niezwykle żywo intereswał się działalnością Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, którego był członkiem-założycielem. Niejednokrotnie podkreślał konieczność podjęcia studiów nad historią polskiego budownictwa okrętowego.

Czesław Ptak

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/04 : CIA-RDP80T00246A047600230001-8

ARCHIWUM	
Sygn.
POLSKIE Towarzystwo NAUkOwICZNE - GDYNA Dział Dokumentacji KARTOTEKA IKONOGRAFICZNA	1. Nazwa

2. Przedstawia (omówienie)	_____

3. Rodzaj, wielkość	_____
4. Technika wykonania	_____
rodzaj materiału	_____
5. Przedmiot	_____
6. Miejsce obecne	_____
7. Poprzednie	_____

8. Ostatni numer inwentarza lub sygnatura	_____

9.Oryginał, kopia, naśladowictwo, rekonstrukcja (niepotrzebne skreś-
lić). 10.Imię, nazwisko autora (ad 9) _____

11.Reprodukcia publikowana w _____

12.Omówienie naukowe (kto, kiedy, gdzie?) _____

13.Uzupełnienia, uwagi _____

9.Oryginał, kopia, naśladowictwo, rekonstrukcja (niepotrzebne skreś-
lić). 10.Imię, nazwisko autora (ad 9) _____

11.Reprodukcia publikowana w _____

12.Omówienie naukowe (kto, kiedy, gdzie?) _____

13.Uzupełnienia, uwagi _____

ARCHIWUM Sygn. WYDANIA POLSKIEJ TOWARZYSTWO EUSTOLOGICZNE - GDYNA Dział Dokumentacji KARTOTeka IKONOGRAFICZNA	<p>..... 1. N a z w a</p> <p>2. Przedstawia(omówienie) _____ _____ _____ _____ _____</p> <p>3. Rodzaj, wielkość _____</p> <p>4. Technika wykonania _____ 5. Przedmiot, rodzaj materiału _____ .</p> <p>6. Miejsce obecne _____</p> <p>7. Poprzednie _____ _____ _____</p> <p>8. Ostatni numer inwentarsza lub sygnatura _____</p>
--	--

9.Oryginał, kopia, naśladowictwo, rekonstrukcja (niepotrzebne skreś-
lić). 10.Imię, nazwisko autora (ad 9) _____

11.Reprodukcia publikowana w _____

12.Omówienie naukowe (kto, kiedy, gdzie?) _____

13.Uzupełnienia, uwagi _____

9.Oryginał, kopia, naśladowictwo, rekonstrukcja (niepotrzebne skreś-
lić). 10.Imię, nazwisko autora (ad 9) _____

11.Reprodukcia publikowana w _____

12.Omówienie naukowe (kto, kiedy, gdzie?) _____

13.Uzupełnienia, uwagi _____

POLSKIE Towarzystwo Naukologiczne - GDYNA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA Zabytków Muzealnych

1. Nazwa zabytku

2. Opis _____

3. Numer inwentarza _____ 4. Dziedzina nauki
lub techniki _____

5. Znajduje się od _____

6. Historia zabytku (wynalazca, wykonawca pierwotnego, modyfikatorzy, okresy, miejsca, tereny użytkowania, zniszczenia, naprawy i rekonstrukcje, etc.)

POLSKIE Towarzystwo Naukologiczne - GDYNA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA Zabytków Muzealnych

1. Nazwa zabytku

2. Opis _____

3. Numer inwentarza _____ 4. Dziedzina nauki
lub techniki _____

5. Znajduje się od _____

6. Historia zabytku (wynalazca, wykonawca, pierwotny, modyfikatorzy, okresy, miejsca, tereny użytkowania, zniszczenia, naprawy i rekonstrukcje, etc.)

7. Poprzednie miejsca przechowywania, właściciele,daty,sposoby,okoliczności nabycia lub zbycia _____

8. Modelarz (imię,nazwisko), czas, miejsce wykonania, wg jakich wzorów, dokumentów _____

9. Wielkość,materiał,waga _____

10. Stan w _____

11. Wartość _____ 12. Bibliografia i dokumentacja _____

7. Poprzednie miejsca przechowywania, właściciele,daty,sposoby,okoliczności nabycia i zbycia _____

8. Modelarz (imię,nazwisko), czas, miejsce wykonania, wg jakich wzorów, dokumentów _____

9. Wielkość,materiał,waga _____

10. Stan w _____

11. Wartość _____ 12. Bibliografia i dokumentacja _____

POLSKIE Towarzystwo Naukologiczne - GDYNA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA Zabytków Muzealnych

1.Nazwa zabytku	
2.Opis	
3.Numer inwentarza	4.Dziedzina nauki
lub techniki	
5.Znajduje się od	
6.Historia zabytku (wynalazca, wykonawca pierwotnego, modyfikatorzy, okresy, miejsca, tereny użytkowania, znieszczenia, naprawy i rekonstrukcje, etc.	

POLSKIE Towarzystwo Naukologiczne - GDYNA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA Zabytków Muzealnych

1.Nazwa zabytku	
2.Opis	
3.Numer inwentarza	4.Dziedzina nauki
lub techniki	
5.Znajduje się od	
6.Historia zabytku (wynalazca, wykonawca, pierwotny, modyfikatorzy, okresy, miejsca, tereny użytkowania, znieszczenia, naprawy i rekonstrukcje, etc.	

POLSKIE Towarzystwo NAUTOLOGICZNE - GDYNIA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA ZABYTKÓW MUZEALNYCH

1.Nazwa zabytku
2.Opis _____ _____ _____ _____
3.Numer inwentarza _____ lub techniki _____ 4.Dziedzina nauki
5.Znajduje się od _____ 6.Historia zabytku (wynalazca, wykonawca pierwotnego, modyfikatorzy, okresy, miejsca, tereny użytkowania, zniszczenia, naprawy i rekonstrukcje, etc. _____ _____ _____ _____

POLSKIE Towarzystwo NAUTOLOGICZNE - GDYNIA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA ZABYTKÓW MUZEALNYCH

1.Nazwa zabytku
2.Opis _____ _____ _____ _____
3.Numer inwentarza _____ lub techniki _____ 4.Dziedzina nauki
5.Znajduje się od _____ 6.Historia zabytku (wynalazca, wykonawca, pierwotny, modyfikatorzy, okresy, miejsca, tereny użytkowania, zniszczenia, naprawy i rekonstrukcje, etc. _____ _____ _____ _____

7. Poprzednie miejsca przechowywania, właściciele,daty,sposoby,okoliczności nabycia lub zbycia _____

8. Modelarz (imię,nazwisko), czas, miejsce wykonania, wg jakich wzorów,
dokumentów _____

9. Wielkość,materiał,waga _____

10. Stan w _____

11. Wartość _____ 12. Bibliografia i dokumentacja
ja _____

7. Poprzednie miejsca przechowywania, właściciele,daty,sposoby,okoliczności nabycia i zbycia _____

8. Modelarz (imię,nazwisko), czas, miejsce wykonania, wg jakich wzorów,
dokumentów _____

9. Wielkość,materiał,waga _____

10. Stan w _____

11. Wartość _____ 12. Bibliografia i dokumentacja
ja _____

MARIA MUSZYŃSKA

PANI MARIA MUSZYŃSKA, CHOCIE NIE BYŁA CZŁONKIEM TOWARZYSTWA, BYŁA JEGO PRAWDZIWYM PRZYJACIELEM. OD CHWILI POWSTANIA PTN OFIAROWAŁA BEZPŁATNIE SWĄ FACHOWĄ POMOC I DOBROWOLNIE PODJĘTE OBOWIĄZKI SPRAWIAŁA STARANNIE I PUNKTUALNIE. DWA RAZY W MIESIĄCU, POGODNA I UŚMIECHNIĘTA, ZASIADAŁA NAD KSIĄŻKĄ KASOWĄ PTN, WPISYWAŁA POZYCJE, SEGREGOWAŁA RACHUNKI, ZAŁATWIŁA WSZYSTKIE SPRAWY ZWIĄZANE Z BUCHALTERIĄ.

NIESPODZIEWANA, NIEULECZALNA CHORoba ZABRAŁA JĄ Z POŚRÓD NAS. ZMARŁA DNIA 8 SIERPNIA 1958 ROKU.

RADA GŁÓWNA
POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLICZNEGO
1
ZARZĄD ODDZIAŁU GDAŃSKIEGO

Biel. Biel. 9-10, 1958

35

Recenzje i Główki

JOSEPH F. KOSTALIK. COLOR IN PERIOD SHIPS
"Nautical Research Journal" /USA 1958/, vol. 10, nr 1, s. 27.

W amerykańskim czasopiśmie "Nautical Research Journal" ukazał się artykuł J. F. Kostalika omawiający problem malowania statków w ubiegłych wiekach.

Autor podaje ciekawe wyniki badań nad kolorami stosowanymi na okrętach do połowy XIX wieku. Opisy, jak wiemy, rzadko kiedy podają dokładniejsze dane o kolorach na okrętach, zaś określenia "żółty" czy "czarny" są niedostateczne.

Kolory stosowane w ciągu wielu wieków możnaby policzyć na palcach jednej ręki, a większość z nich była tlenkami żelaza. Barwnik czerwony miał kolor ciemnej cegły, zaś żółty to ochra - ciemny brązowy kolor - wyglądający nieco brudno. Czarny był sadzą palonych kości. Kolory niebieskie także wychodziły się z żelaza. Biały nie był łatwo ośmiagalny i był bielą cynkową lub ołowianą, stąd na biało malowano tylko pasy lub ozdobne fragmenty kadłuba.

Te oto barwniki przerabiano na właściwe farby przez wymieszanie z tłuszczy zvierzętymi lub olejem wielorybim, rzadziej roślinnymi. Jako rozpuszczalnik służył... rum, którego było wszędzie pod dostatkiem, natomiast nie było produktów naftowych, które nadawałyby się do tego celu.

Stare modele okrętów mają nierzaz biały kadłub poniżej linii wodnej. Nie były one jednak specjalnie malowane na biało, lecz w okresie przed obijaniem miedzią (1783) kadłuby smarowano tłuszczy zvierzętymi, które w zimnej wodzie przybierały barwę zbliżoną

do białej.

Głównymi kolorami były zatem czarny, czerwony i fiolet, które mieszano by uzyskać dalsze - np. szare, "kamienne" i brązowe, które służyły do malowania wewnętrz nadburci.

Miesiące - wiele pięknych modeli maluje się fałszywymi kolorami, których współcześni tym okrętom wcale nie znali, bowiem obecna bogata gama kolorów okrętowych powstała dopiero przed niespełna 30 laty.

J. F. Kostalik podaje również wskazówki jak malować modele okrętów oraz załączca wzory podstawowych kolorów używanych w dawnych wiekach.

WITUR

J A V A U L T: LES DÉBUTS DU CANON DE MARINE
"NEPTUNIA" (Paryż) 1958, nr 49, (I kwartał), s. 2-8.

P

ierwszy tegoroczny numer "Neptunii" otwiera obszerny, uzupełniony bibliografią, artykuł kapitana fregaty Javaulta. Pracę swą, zatytułowaną "Początki artylerii okrętowej", rozpoczyna autor stwierdzeniem, że niezmiernie trudną rzeczą jest ustalenie kiedy po raz pierwszy pojawiły się działa na okrętach.

Możliwe, że nastąpiło to już w wieku XI, gdy w kronikach średniowiecznych, począwszy od tego okresu, pojawiają się wzmianki o statkach, które w czasie walki wyrzucały, przy pomocy ognia, żelazne pociski. Mogły to więc być już początki broni palnej na okrętach, najprawdopodobniej jednak były to tylko hałaśliwe katapulty wyrzucające jakieś płonące materiały.

Datą nie budzącą wątpliwości jest dopiero rok 1338, a pierwszym uzbrojonym w działa okrętem, angielski żaglowiec, "Christopher", zdobyty przez Francuzów w bitwie pod Arneuil.

Następne wzmianki historyczne mówią o pojawienniu się, w roku 1359 pod Barceloną i w 1372 pod Rochelle, okrętów posiadających na swym pokładzie działa. Od roku 1381 używanie armat stało się już powszechnie na katalońskich statkach handlowych.

Początkowo jednak umieszczanie działa na pokładzie połączone było z wieloma trudnościami technicznymi, co oczywiście w dużej mierze opóźniało rozwój i rozwinięcie artylerii na okrętach. Dopiero wynalezienie i zastosowanie (w roku 1480, ruchomych osi

Biel. Nar. 9-10, 1958

37

przy działach oraz strzelnic w burtach - pozwoliło na coraz częstsze używanie tej broni. Angielski statek, "Henri Grâce à Dieu", zbudowany prawdopodobnie w roku 1515, posiadał już 80 dział z czego 54 umieszczone były w strzelnicach burtowych. ("Christopher" miał ich tylko 4, z czego jedno ręczne).

Wprowadzenie strzelnic do architektury okrętów nie od razu zmieniło technikę walki. Na wielu rycinach z początków XVI wieku widać jeszcze statki, których lekkie działa, umieszczone na dziobowych i rufowych kasztelach, mają lufy skierowane na śródokrącie, by można było, jak skusznie komentuje Javault, strzelać do nieprzyjaciela będącego już na statku.

Trząc ilością dział zwiększa się również i kaliber, osiągając w początkach XVI wieku tak fantastyczną różnorodność, że zaniepokoiko to nawet władców, którzy poczuli coraz bardziej powstrzymywaćną pomysłowość swych inżynierów. We Francji, takie właśnie, daleko idące ograniczenia, wprowadza, w roku 1552, Franciszek I. Można je nazwać początkami normalizacji w artylerii.

W tym samym czasie rozwija się również i metalurgia. Po krótkotrwałych próbach zastosowania działa drewnianych pojawiły się armaty z metalu, przede wszystkim bronzu. Druga połowa XVI wieku i pierwsza XVII to okres największego rozwoju i najcharakterystyczniejszych przemian w dziejach tej broni. Lata następne natomiast, aż do połowy wieku XIX, przynoszą tak niewiele zmian, że w stosunku do okresu poprzedniego są raczej "dreptaniem niż posuwaniem się naprzód". Tym stwierdzeniem zamyka autor swe rozważania o początkach artylerii okrętowej.

Oprócz wspomnianej już bibliografii, artykuł Javaulta uzupełniają liczne ilustracje oraz barwna reprodukcja miniatury z końca XV wieku przedstawiającą walkę statku wojennego z baterią działa na lądzie. Miniatura ta, będąca dawniej własnością prywatną, znajduje się obecnie w zbiorach francuskiej Biblioteki Narodowej.

ZD

GEORGES B L O N D: QUAND LA M A R I E ADMINISTRAIT LES RAGNES
"NEPTUNIA", Paryż 1958, z. 49, s. 9-13 i z. 50, s. 9-13.

Jedyny miły dla marynarza dźwięk żarłucha to ten, który słyszy przy zawijaniu do portu, lub gdy go opuszcza". Tymi słowami kończy Georges Blond swój artykuł zatytułowany "Gdy Marynarka ad-

ministrowała więzieniami dla galerników", a rozpoczyna taką opowieścią:

We wrześniu 1825 roku, do drzwi mieszkania komisarza Reynaud, który wtedy zarządzał więzieniem w Tulonie, zapukał jakiś dobrze ubrany starzec, prosiąc o przyjęcie go w bardzo osobistej sprawie. Jego miły wygląd, uprzejmość i wiek sprawiły, że spełniono prośbę. Zapytany, czego sobie życzy, przybysz odpowiedział:

- Dostać się do więzienia. Naszywam się Barailler. Przeszło pięćdziesiąt lat temu zostałem skazany na dożywotnie galery, z których uciekłem. Obecnie wróciłem, by odbyć karę.

Z dalszej rozmowy, zdumiony i zaskoczony komisarz, dowiedział się, że w roku 1777 Barailler został oskarżony o kradzież z włamaniem i na tej tylko podstawie skazany. Po dziesięciu latach udało mu się zbiec i od tej pory prowadził uczciwe i pracowite życie jako fabrykant zabawek w swym rodzinnym mieście. Dorobił się nawet majątku. Ostatnio, gdy poprosił swego kuźyna o zwrot pożyczonych mu pieniędzy, ten, wiedząc o wyroku z przed laty, zadenuncjował go. Tak dawna sprawa wymagała jednak sprawdzenia, toteż Barailler nie został zaraz aresztowany i zdążył wyjechać, by dobrowolnie zgłosić się do więzienia. "W kajdanach - mówił - nie przetrzymałbym podróży".

Tę najzupełniej autentyczną Historię, opisał komisarz Reynaud w swym starannie prowadzonym "Dzienniku historii więzienia" uzupełniając ją notatką, że ze względu na wiek swego rozmówcy oraz na widocne, wywołane silnym wzruszeniem, wyczerpanie, skierował go do szpitala Marynarki, składając jednocześnie do Ministra podanie o zupełne anulowanie kary.

Skażanie kogoś tylko na podstawie oskarżenia i to skażanie właściwie na galery nie było rzadkim wypadkiem w tych czasach. Przez kilka wieków więźniowie byli główną siłą napędową tych smukzych i pięknych z daleka statków, a tragicznych i odrażających z bliska.

Drogę do portu skazani odbywali pieszo, skuci wokół szyi żelaznymi obręczami podobnymi do kołnierzy, od których do pasa zwisały grube łańcuchy. Ciężar ten iały musieli oburącz podtrzymywać, by umożliwić sobie posuwanie się naprzód. Ci, którzy zostali skazani w północnych prowincjach Francji, szli w ten sposób kilkaset i więcej kilometrów. W droż dołączali się do konwoju inni galernicy idący z sąsiednich miejscowości, to też nierzadko grupa, która

Printed Nov. 9-10, 1958

39

wychodząc np. z Paryża składała się z 200 osób, po przybyciu na miejsce liczba pięciuset czy sześciuset ludzi zupełnie wyczerpanych, zagłodzonych, wpółtywych.

Z chwilą przybycia do Tulonu, Brestu czy Rochefort, galernicy przechodzili pod władzę Intendenta Portu a tym samym Marynarki.

Słynna Bastylia lub inne więzienia francuskie ubiegłych wieków, podobnie jak hiszpańskie czy włoskie, miały jaknajgorszą sławę w Europie - jeśli więc wierzyć autorowi artykułu i dziennikowi komisarzu Reynaud (szkoda, że innych źródeł autor nie podaje) - to więzienia pod zarządem Marynarki, która w wieku XVIII najpierw zaczęła stosować zasady humanitaryzmu, były wyjątkiem od tej ponurej reguły. Wazyscy więźniowie otrzymywali dostateczne wyżywienie, dbano o ich czystość, za dobre zachowanie zmniejszano ciężar kajdan (zelazne kołnierze, w których ludzie przypominali zwierzęta zdejmowano im natychmiast po przybyciu, ale zakładano żeluduchy wagę przeszko 7 kilogramów), chorych leczono w szpitalach Marynarki i traktowano na równi z ludźmi wolnymi. Ponieważ obserwacja wykazała, że najczęstsza dla psychiki więźnia jest bezczynność, poczęto zatrudniać ich różnymi pracami lub uczyć zawodu. Jeśli zdawały się "akty łaski", moment zwolnienia z więzienia stawał się uroczystością, w której wszyscy więźniowie brali udział. Uroczystość ta miała na celu podniesienie na duchu pozostałych ("dziś on, jutro może ja"). Również i po odbyciu kary starano się pomagać zwolnionym zapewniając im opiekę w pierwszym, nierzadko bardzo trudnym, okresie wolności. Komisarz Reynaud był właśnie tym, który zaproponował założenie w dużych miastach "domów pracy" gdzie byli więźniowie "pracowaliby na chleb w oczekiwaniu na lepszą dołę".

Jak już wspomniałem, autor artykułu, poza "Dziennikiem historii więzienia", nie podaje innych źródeł na poparcie swojej skusnej tezy, że ludzie morsa oznaczają się szczególnie silnym umiłowaniem wolności, ale literatura wszystkich narodów a szczególnie zycie mówią to samo.

Galeri jednak przestały istnieć nie dlatego, że "morze jest szkołą wolności" lecz dlatego również, że wobec rozwijającej się techniki okrętowej stały się przeżytkiem. Na szczęście!

Zofia Drapella

A. F. PŁACHOTNIK, A. P. SOKOŁOW. SOSDATEL' PEROVJ RUSSKOJ

BIBLIOGRAFIJ.

"BIBLIOTEKI SSSR". OPYT RABOTY. VYPUISK 10. MOSKVA 1958, s. 111-126.

WYD: PAŃSTWOWA BIBLIOTEKA ZSSR IM. LENINA W MOSKWIĘ.

S

to lat minęło od śmierci Aleksandra Piotrowicza Sokołowa, twórcy pierwszej rosyjskiej bibliografii morskiej. Ponieważ postać Sokołowa i dzieło jego jest u nas chyba zupełnie nieznane warto pokróćce podać treść interesującego artykułu, jaki poświęca mu z okazji tej rocznicy A. F. Płachotnik, kandydat nauk geograficznych.

Wychowanek morskiego korpusu kadetów, oficer marynarki wojennej, po dziesięciu latach służby czynnej we flocie bałtyckiej i kaspiańskiej, Sokołow otrzymuje w roku 1843, w 27. roku życia, przydział do departamentu hydrograficznego Ministerstwa Morskiego. Praca w tym departamencie otwiera przed nim podwoje archiwów i bibliotek. Zrazu jest redaktorem i współautorem "Zapisów Departamentu Hydrograficznego", na łamach których publikuje materiały dotyczące floty morskiej. Wkrótce podejmuje własne badania naukowe na temat problemów morskich. Rezultatem tych badań jest kilka prac publikowanych na przestrzeni lat 1849-1854. Jednakże ani po dziesięć lat zachowująca dużą wartość historia ekspedycji północnej w latach 1733-1743, ani też kronika pożarów i katastrof statków rosyjskiej floty morskiej od początków jej istnienia po rok 1854, nie zapewniły Sokołowski tak poczesnego miejsca w literaturze morskiej Rosji, jakie w pamięci potomnych zdobył sobie przede wszystkim jako twórca pierwszej rosyjskiej bibliografii morskiej.

Ku pracom bibliograficznym wiodły Sokołowa badania nad stanem zasobów literatury morskiej w księgozbiorach bibliotek rosyjskich. Sokołow stwierdził, że nie tylko w Rosji, ale i w Europie, za jego czasów, nie było bibliotek, któreby zbierały wyłącznie materiały o tematyce morskiej. Wobec tego za morskie uważa te biblioteki, które wówczas były w ewidencji instytucji podległych Ministerstwu Morskiemu.

W wyniku tych badań Sokołow opublikował w roku 1848 w "Zapisach Departamentu Hydrograficznego", cz. VI, s. 515-529, pracę pt. "Morskie biblioteki w Rosji". Wyliczając je, Sokołow kreśli ich historię i daje charakterystykę ich księgozbiorów.

Największą z nich była biblioteka Departamentu Hydrograficznego

Bibl. Nauk. 9-10, 1958

41

• Piotrogrodzie, licząca 31.000 tomów. Prócz niej do morskich Sokołów zalicza Biblioteki w Nikołajewie, w Sewastopolu, w Kronsztacie, bibliotekę morskego korpusu kadetów w Piotrogrodzie.

Sokołow wspomina dalej o akcji przydzielania książek wszystkim eskadrom floty morskiej, akcji, która nosiła, jakbyśmy dziś powiedzieli, charakter masowy.

Specjalny artykuł, ogłoszony w periodyku "Morskoj Sbornik" w roku 1850, pt. "Russkaja biblioteka w Ameryce" poświęcił Sokołow bibliotece przeznaczonej dla urzędników Rosyjsko-Amerykańskiej Kompanii.

Już we wspomnianej publikacji "Morskie biblioteki w Rosji", Sokołow skarzy się, że "ani jedna biblioteka nie posiada pełnego zbioru rosyjskich książek morskich, nie mówiąc o obcych".

Kryje się w tym zdaniu urodzony bibliograf - pełny zbiór ksiąg! Marzenie bibliografa! Skoro nie ma ksiąg samych, niechaj choć będzie ich pełny spis dostępny wszystkim.

Już w roku 1857 Sokołow zaczął zamierzenia swoje realizować, publikując w "Zapiskach Departamentu Hydrograficznego", cz. V, s. 423-446, pierwszy rozdział swego dzieła "Russkaja morskaia biblioteka 1701-1845", - dalsze rozdziały ukazywały się w kolejnych tomach cd VI-X "Zapisków".

"Bibliotece"owej dał układ chronologiczny, uzasadniając to tym, że w ten sposób ukaże najlepiej rozwój nauki, języka i da narzędzie pracy dla kształcenia ludzi morza. "Biblioteka" składa się z 5 rozdziałów, z których każdy obejmuje kolejny okres czasu. Pierwszy - lata 1701-1725, następne - lata 1726-1762, 1763-1801, 1801-1825, 1826-1845.

W pierwszym z nich wykazał 16 książek, w drugim 13, 8 artykułów rękopiennych i 9 rękopisów. W trzecim 49 książek, 61 artykułów i 7 niewydanych rękopisów, w czwartym 83 książki i 298 artykułów. W piątym 131 książek i 654 artykuły, wreszcie w części X "Zapisków" z roku 1852 Sokołow opublikował uzupełnienia i poprawki oraz wskaz rękopisów wieku XVIII.

Równolegle z bibliografią retrospektywną Sokołow wydawał bibliografię bieżącą dzieł ukazujących się w latach 1845-1851.

Tak więc "Rosyjska biblioteka morska 1845-1851" - Sokołowa zawiera ogółem spis 355 książek, 110 artykułów i 31 rękopisów o tematyce morskiej.

Sokołow podkreśla zależność rozwoju literatury morskiej od ros-

woju ekonomicznego kraju, od rozwoju gospodarki morskiej.

Zamieszcza także wzmianki biograficzne o autorach, a przy rękopisach daje opis ich stanu zachowania i informacje gdzie się znajdują.

Ujmując swą bibliografię w układzie chronologicznym Sokołów zapatruje ją w pomocnicze wykazy: wykaz systematyczny książek i rękopisów, alfabetyczny artykułów i czasopism oraz alfabetyczny spis autorów. Do negromadzonego materiału bibliograficznego podchodzi krytycznie. Gdzieś w daje się nawet w polemikę merytoryczną z autorami.

Przy opracowywaniu drugiego wydania "Rosyjskiej Biblioteki Morskiej" Sokołowa, w roku 1883, po śmierci autora, stwierdzono, że nie pomieścił on w niej tylko kilku nieznanych mu tytułów. Fakt ten świadczy o doskonałej orientacji autora w zakresie współczesnej mu literatury morskiej i wartości jego dzieka.

A. P. Sokołów ma w swym dorobku drugą jeszcze pracę bibliograficzną morską, mianowicie: Systematyczny i alfabetyczny wykaz do "Zbioru Morskiego" (Morskoj Sbornik) 1848-1853. Jest to znakomity przewodnik po materiałach zawartych w 10 tomach tego "sbornika".

Godnym podziwu jest zarówno trud Sokołowa, jak i zakres jego dzieła. Nasuwa się myśl o potrzebie opracowania polskiej bibliografii morskiej okresu staropolskiego i wieku XIX. Niesbadana pod tym kątem widzenia "Bibliografia Polska" Estreichera może kryć na swoich stronnicach wiele cennego materiału.

ADAM MUSZYNSKI

F L I S A C K A OSADA - Ł A C Z A N Y. (MONOGRAFIA)
Plan badań podejmowanych przez Oddział Krakowski PTN

Jedną z prac zaplanowanych przez krakowski Oddział PTN jest monografia Łęczan, starej osady flisackiej w rejonie górnej Wisły. Monografia ta będzie pracą zespołową całego Oddziału i zostanie wydana przez Towarzystwo.

Ponieważ podobny temat zapewne podejmą i inne Oddziały Towarzystwa, przedstawiamy na z plan badań, przy opracowywaniu którego staraliśmy się o jak najbardziej syntetyczne ujęcie zagadnienia.

Każdy biorący udział w tych pracach oddaje zebrany materiał

Biel. Mart. 9-10. 1958

43

w formie uystematyzowanych notatek, podbudowanych badaniami w archiwach i bibliotekach, bez własnych sądów i wniosków, podpisany pełnym imieniem i nazwiskiem.

Koncowym opracowaniem nagromadzonego materiału zajmie się powołana w tym celu 3 osobowa komisja redakcyjna. Niezależnie od tego pozostaje zapewnione prawo autorskie każdemu, kto choćby w najmniejszym stopniu przyczyni się do opracowania monografii.

P L A N B A D A N

Geneza nazwy. Rozwój osady. Najstarsze dane. Próba rekonstrukcji planu wsi od zarania. Fotografie i plany chat starych i nowych. Rozwój wsi od zarania po dzień dzisiejszy. Fotografie typów i strojów ludowych.

Ustalenie pierwszych danych o flisactwie. Zebranie i opisanie pamiątek flisactwa; dokumentów rodzinnych, fotografii części urządzeń i innych. Historyczny - uogólniony - rozwój stanu materialnego wsi poparty dokładnymi danymi.

Relacje najstarszych flisaków w formie gawęd o życiu na wodzie, warunkach pracy. Opowiadania anegdotyczne w oryginalnym, dokładnym języku z wyjaśnieniami wyrażeń gwarowych.

Zbieranie materiałów do fachowego s k o n i k a Ł a - c r e ź a k i e g o oraz opracowanie definicji zawartych w nim terminów.

Zebranie jak największej ilości życiorysów flisaków w różnym wieku. Dane personalne: nazwisko i imię, data i miejsce urodzenia. Stan materialny.

Kto, gdzie i jak uczył się zawodu. Czy i jakie jest zamiłowanie do zawodu. Co może powiedzieć o rodzimym flisactwie. Jaką i gdzie flisak kończył szkołę.

Gdzie płynwał i na czym. Gdzie i przez kogo to było budowane. Wiadomości o budowniczych i miejscach gdzie powstał sprzęt.

Jakie ładunki wozili. Skąd i dokąd. Jak organizowali przewozy. Gdzie bywali.

Jak wyglądało mieszkanie na galarach i krypcach. Czy pływali z rodziną. Czy zajmowali się w sezonie martwym.

Co robią teraz. Jak się czują zdrowotnie. Na co chorowała rodzinna. On sam. Jaki choroby (odkąd sięga pamięcią) były w rodzinie. Jak i gdzie (u kogo) się leczyli.

Jak (dokładne menu) i czym się odżywiają na wodzie i w domu. Czy rodziny jadają to samo.

Wykonanie tuszem na kalce szkiców obrazujących rozwój osady, sprzętu, chat, itp.

Wykonanie zdjęć dokumentów, typów, strojów, osady, sprzętu itp.

O ile będzie możliwe, wykonanie filmu krótkometrażowego o życiu starej osady flisaczej.

BIBLIOGRAFIA.

JANUSZ ZBROŃSKI
WŁODZIMIERZ PRZYŁĘCKI

UPRZĘJMIĘ
ZAWIADAMIAM YŻE
Z POWODÓW OD RE-
DAKCJI NIEZALEŻYCH
NUMER PODWÓJNY
11-12 UKAŻE SIĘ W
STYCZNIU 1959 R.

Bieb.Nawt. 9-10, 1958

45

MATERIAŁY BIBLIOGRAFICZNE

OD REDAKCJI. Aby zorientować członków Towarzystwa i czytelników BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO - jakie wydawnictwa ich interesujące znajdują się w państwowych, społecznych i prywatnych bibliotekach polskich będąemy, w miarę naszych możliwości, ogłaszać w BIULETYNIE odpowiedni materiał informacyjny w formie krótkich wykazów bibliograficznych.

SŁOWNIKI I ENCYKLOPĘDIE W ZBIORACH BIBLIOTEKI WYŻSZEJ SZKOŁY EKONOMICZNEJ W SOPOCIE

- ANSTED A: Sygn.102
A Dictionary of Sea Terms. With Appendix of Additional Words...
Brown, Son & Ferguson Ltd. 16°, Glasgow (1944), ss. IV-327. 11253
- BARTEN JOHN: Vollständiges nautisches Taschen-Wörterbuch. Deutsch - Englisch und Englisch - Deutsch von... D. Reimer. 16°, Berlin (1911), T.I. English-German s.1-227. T.II. Deutsch-Englisch s. 228-437. 66505
- [BERNATT STANISŁAW]: Słowniczek morski. Z przedmową A. Brücknera. Biblioteczka Bałtycka . Instytut Bałtycki. 16°, Toruń 1935, ss. 84+1 nlb. 15942
- BES J.: Chartering and shipping Terms. Practical guide for shipowners companies, masters, ship's officers ship brokers, forwarding agents, exporters, importers, insurance brokers and banks. By... 3 edit. - De Boer. 8°, Amsterdam (1954), ss. 16 nlb.+370. 17414
- BES J.: Morskije frachtovye i transportnye terminy. Perevod's angl. P.A. Pogorelskogo i N.I. Taratucenko. Pod red. S.I. Sirokova. Izd."Morskoy Transport". 8°, Moskva 1957, ss. 133+1 nlb., 1 err. 11375
- DIETEL WERNER: Seefahrts-Wörterbuch. Deutsch-Englisch. Englisch-Deutsch. Von.. J. F. Lehmanns Vrlg. 16°, München (1954), ss. 288. Tytuł też w ang. 11357
- DLUHY RÜBERT: Schiffstechnisches Wörterbuch. Schiffbau. Schifffahrt und Schiffsmaschinenbau. Zusammengestellt von... W. Dorn. 16°, Bremen 1956. T. I. Deutsch-Englisch ss. XXIX+379. T.II. Englisch-Deutsch ss. XXIX+945. Tytuł też w jęz. ang. 11222
- EDDINGTON WALTER J.: Glossary of shipbuilding and outfitting Terms. By... Cornel Ma-

- ritime Press. 16°, New York 1944, ss. XII+434.
EICHLER CURT: 15599
Vom Bug zum Heck Seemännisches. Hand- und Wörterbuch. Bearb. von
... 3 vermehrte und verbess. Aufl. Klasing. 16°, Berlin 1954, ss. 491.
- FACHAUSDRUCKE
des Verkehrs und Handels. Der Weg der Ware von A-Z. 2 Ausg. Hrsg.
vom Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe. Vrlg. Transport.
Orient. 8°, Hamburg (1955), ss. 212.
- FACHAUSDRUCKE 70/J
des Verkehrs. Ein Nachschlagebuch für Binnen- und Überseeversand
ARPA-Verl.-Stöger & Co. 8°, Hamburg (1940), ss. 234. - Die ARRA-Rei-
he. Verkehrswirtschaftliche Veröffentlichungen. Heft 1.
- GAROCHE PIERRE 15669
Dictionary of commodities carried by ship. By... Cornell Maritime
Press. 8°, Cambridge 1952, ss. IX+357.
- GAYNOR FRANK: 16742
The new military and naval dictionary. Ed. by... Philosophical
Libr. 8°, New York 1951, ss. VIII+295.
- GORSKI N.N., GORSKAJA V.T., SALAGINA V.K.: 11655
Nemecko-russkij okeanografičeskij slovar. Sostavili...Gos. Izd.
Tech.-Teoret. Lit. 16°, Moskva 1957, ss. 240. Transl. z jazyk. ros.,
Tytuł też w jazyk. ang. i holand.
- GROENEN LIEVIN: 41464
Encyclopédie illustrée de la Marine. Anglais. Français. Néerlandais.
Impr. Ios. Guillaume. 4°, Antwerpen (brw.), ss. XVI+1484. Ty-
tuk też w jazyk. ang. i holand.
- GRUSS ROBERT: 11411
Petit dictionnaire de marine. 3 édit. Soc. d'éd. Géogr. Marit. et
Colon. 16°, Paris 1952, ss. VIII+270, tabl. 49, VII.
- HANDBUCH 21995
für den Verkehr mit den ausländischen Marinens in englischer, fran-
zösischer, spanischer und italienischer Sprache. Bearb. im Auftrage
der Marinaleitung. 2 Aufl. 8°, Berlin 1935, ss. 267.
- KERCHOVE RENE de: 9819
International Maritime Dictionary. D. van Nostrand Comp. INC. 8°
New York (1948), ss. VII- 1 nlb.+946, tabl. 4.
- LAYTON C.W.T.: 15666
Dictionary of nautical words and terms. 8000 definitions in Na-
vigation, Seamanship, Rigging, Meteorology, Astronomy, Naval Archi-
tecture, Average, Ship Economics, Hydrography, Cargo Stowage, Marine
Engineering,... By... Brown. Son & Ferguson. 8°, Glasgow (1955), ss
413+4 nlb.
- LEFRANCQ'S GABRIEL: 11361
Le vocabulaire du navire. Anglais-français. Recueil de termes
techniques employés en construction navale, dans la préparation des
navires et la construction mécanique de marine. 2 éd. rev. et aug.
Soc. d'Ed. Géogr., Marit. et Colon. 16°, Paris 1953, ss. 202. Tytuł
także w jazyk. ang.
- MC EWEN W.A., LEWIS A.H.: 41770
Encyclopedia of nautical knowledge, by... Cornell Maritime Press
Cambridge (1953), ss. 10 nlb.+617. 4°.

Bibli. Naut. 9-10, 1958

47

- KARL NEWORTERBUCH** 12275
Fünfsprachig. Deutsch, englisch, französisch, spanisch, italienisch. Hrsg. vom Oberkommando der Kriegsmarine. Vrlg. Bernard u. Graefe. 8° Berlin (brw.), ss. 6 nlb.+538.
- NOEL JOHN** 15941
Naval terms dictionary. D. van Nostrand Comp. 8°, New York 1952 ss. VI+247.
- PIERRE WILLIAM** zebrał : 132/J
A Technical Dictionary English-French and French-English, of Sea Terms, Phrases and Words in the English and French Languages.. 2 nd. Impr. The Techn. Press Ltd. 16°, London 1921, ss. VIII+354.
- SKIBICKI W.:** 22606
angielsko-polska terminologia handlu morskiego. Pol. Wyd. Gosp. 8°, Warszawa 1951, ss. 267.
- SJÖLEXIKON** 41874
Scholmans Sjölexikon (Huvured C.E. Mahlen). Scholmans Fört. 4°, Stockholm (1955), ss. 9 nlb.+1219, tabl. 8.
- SLOVAR** 15446
morskich i rečnych terminov. "Rečnoj Transport". 8°, Moskva 1955 T. 1. A-M, ss. 215, 1 err. T. 2. N-Ja, ss. 285 (1956 r.).
- SLÓWNIK** 5/0
morski polsko-angielsko-francusko-niemiecko-rosyjski. Opracowany przez Komisję Terminologiczną przy Lidze Morskiej i Rzeczejnej w Warszawie. Wojsk. Inst. Nauk. Wyd. Warszawa, 4°. Od 1930 r. Biblioteka posiada tylko z. 2, 3 i 6.
- SLÓWNIK** 65528
morski. Praca zbiorowa . Państw. Wyd. Techn. 16°, Warszawa 1951 ss. 58+ k. err. Z. 1. Okręty i teoria okrętu. Tytuł też w jęz. obcych.
- STENZEL A.:** 13449
Deutsches Seemannisches Wörterbuch. Im Auftrage des Staatssekretärs d.s Reichs-Marine-Amts. Hrsg.[...] Bearb. von [szeregi nazwisk] E.S. Mittler. 8°, Berlin 1904, ss. XIV+484+6 tabl.
- STEVENS EDWARD F.:** 11410
Dictionary of shipping terms and phrases. By... I. Pitman. 16°, London (1954), ss. 95.
- SULERZICKAJA M.N., SULERZICKIJ D.L.:** 41781, 41780
Kratkij illjustrirovannyj morskoj slovar dlja junošestva. Pod red. N. G. Morozovskogo. "Dossaf". 4°, Moskva 1955, ss. 287. Ne k. tyt. aut.; M. i D. Sulerzickie. Translit. z ros.
- TAUBE M.A., Smid A.V.:** 22757
Anglo-russkij morskoj slovar . Sostavili... 2 izd. 8°, Moskva - 1951, ss. 648.
- Zaruskij MARIUSZ:** 49/2
Współczesna żegluga morska oraz słownik żeglarski. M. Arct. 8°, Warszawa 1920, ss. 159+ Słownik 22+2 nlb.

Zestawik Adam Muszyński

M *Miscellanea*

Zrozumienie i ocena przeszłości opiera się na znajomości źródeł. Aby ułatwić członkom PTN i czytelnikom BIULETYNU ich poznanie, wprowadzamy dział M I S C E L L A N E A. Będziemy w nim publikować materiał źródłowy dotąd nie drukowany, lub drukowany, lecz trudno dostępny.

W numerze 4. BIULETYNU (s. 21-23) przeirurowaliśmy akt erekcyjny YACHT KLUBU POLSKIEGO z 1924 roku. W tym numerze podajemy protokół z pierwszego posiedzenia Komisji Prawa Morskiego powołanej w 1918 roku przez Towarzystwo Prawnicze.

Protokoły te były drukowane w "KWARTALNIKU PRAWA CIWILNEGO I KARNEGO" (1919, z. 4) i wydane w osobnej odbitce.

REDAKCJA

P R A W O M O R S K I E

(Z protokołów Komisji Prawa Morskiego przy Towarzystwie Prawniczym w Warszawie)

W grudniu 1918 powstała, jako oddział Komisji do studiów nad reformą ustawodawstwa handlowego, Komisja Prawa Morskiego, w której faktyczny udział brały następujące osoby: pp. L. Babiński, Ign. Balicki, J. Woch, O. Federowicz, S. Goldstein, Z. Z. Heilperin, A. Jackowski, J. J. Litauer (przewodniczący), B. Maliniak, S. Polak, E. Przedęcki, W. Przedpełski, S. St. Rappaport i F. Szenwic.

Na posiedzeniach Komisji odbyły się, według protokołów, następujące debaty merytoryczne.

POSIEDZENIE 14 GRUDNIA 1918

Przewodniczący komisji, p. Litauer, zaznacza, że posiadanie przez Państwo Polskie własnego wybrzeża morskiego uważa się za zapewnione. Ułatwiony dostęp do morza wpłynie na rozszerzenie stosunków handlowych z zagranicą drogą komunikacji morskiej. Stosunki te wymagają będącego odpowiedniego uregulowania w drodze ustawodawczej i w obec braku własnego prawa morskiego, stworzenie takiego prawa staje się kwestią palącą. Zwyczajna pilna jest potrzeba stworzenia morskiego prawa publicznego i międzynarodowego.

Zagranicą literatura wcześnie zaczęła się zajmować sprawami związaneymi z żeglugą morską. Hugo Grotius ogłosił w r.

Bireb. Maart. 9-10, 1958

49

1609 dzieło: "Le jure bellii et pacis", w którym kruszy kopie w obronie wolności mór. W 30 lat później Selden w swoim "Mare clausum" zajął w tej kwestii stanowisko odmienne. Nowe czasy powołyły do życia bardziej bogata literatura, poświęconą zagadniom prawa morskiego. Z niemieckiej zasługują na wzmiankę: Boym: "Das deutsche Seerecht", Pfeilst: "Plandbuch des internationalen Seerechts", Pfeil: "Der Zusammenstoss von Schiffen". Z francuskiej literatury: Le Moine: "Précis de droit maritime international". We Francji wychodzi również czasopismo poświęcone prawu morskiemu: "Revue international de droit maritime".

Pierwotnym źródłem prawa morskiego były zwyczaje. Tworzyły się one stopniowo w oddzielnych grupach, z których każda miała swoisty charakter. Na południu Europy, mianowicie na wybrzeżach morza Śródziemnego, regulatorem stosunków prawnych w zakresie żeglugi morskiej był zbiór zwyczajów, znany pod nazwą "Consolato del mare". Takim samym regulatorem na zachodzie Europy były "règles d'Oléron". Na wybrzeżach morsa Północnego i Bałtyku zwyczaje morskie sięgają jeszcze 14 wieku. Pierwszym i przez drugi okres czasu jedynym aktom pradowczym, ściągającym się do prawa morskiego była "ordonnance sur la marine", wydana w 1681 r. za Ludwika XIV.

W 19 stuleciu uchwalony we Francji w r. 1807 Kodeks Handlowy poświęcił całą księgę II wyłącznie prawu morskiemu. Włoski Kodeks Handlowy również zawiera w ks. II prawo morskie, a niezależnie od tego wydany został we Włoszech tak zwany "Kodeks Marynarki Handlowej", który obejmuje morskie prawo administracyjne i karne. W Anglii, niezależnie od zwyczajów, do dziś jeszcze regulujących w sądzie stosunki prawno-prywatne w zakresie żeglugi i handlu morskiego, obowiązuje w redakcji, uchwalonej w r. 1894 "Merchant Shipping Act", zawierający przeważnie przepisy administracyjne w zastosowaniu do żeglugi i w niewielkim tylko stopniu normujący stosunki prawno-prywatne w tej dziedzinie. Austria w zakresie prawa morskiego rzadziła się począć odnożonym prawem francuskim, począć od przestarzałym edyktem cesarskim Marii Teresy. W Belgii 21. IV. 1879, uchwalone zostało prawo morskie, obejmujące hipotekę morską. Kodeks Handlowy niemiecki czwartą księgę poświęca prawu morskiemu (§§ 474 - 905). Kwestię hipoteki morskiej w Niemczech, ochronionej mianem "Schiffspfandrecht", normują §§ 1259 - 1272 Kod. cyw. niem.

Równorodność norm prawnych regulujących w rozmaitych ustawodawstwach morskich w sposób całkiem odmienny jedne i te same stosunki mające z natury swojej charakter międzynarodowy, wymagające zatem jednostajnego uregulowania, wywołała dążenie do unifikacji i prawa morskiego, chociaż powszechnie odczuwana, nie znalazła jednak dotąd oddźwięku w prawodawstwach obowiązujących. Natomiast na polu prywatnych usiłowań pewne dodatnie rezultaty dały się osiągnąć. Owoce tych usiłowań są między innymi opracowane w Yorku i Antwerpii, znane p.n. "York-Antwerp Rules" prawidła w przedmiocie określania wynagrodzenia za szkody morskie. Służą one za podstawę przy zawieraniu umów za przewóz towarów drogą morską między przedsiębiorstwami okrętowymi i właścicielami ładunków i mają duże zastosowanie przy rozwiązywaniu sporów wynikłych na tle szkód, zrządzonej na morzu.

U nas, przy wprowadzeniu francuskiego Kodeksu Handlowego, Księ-

ga II, zatytułowana: "O handlu morskim" ("Du commerce maritime"), obejmująca prawo morskie, nie została wyłączona z kodeksu. Atoli ze względu na położenie geograficzne Królestwa Polskiego, księga praktycznego zastosowania u nas nie miała, zachodzi przeto wątpliwość, czy ma ona moc obowiązującą. Jakkolwiek bądź jest ona już dzisiaj przestarzała i przy nowym układzie stosunków nie byłaby dla Państwa Polskiego przydatna. We Francji, poczawszy od roku 1841, wprowadzony został do tej księgi cały szereg istotnych zmian i uzupełnień. Prawo z dnia 14 czerwca 1841, o odpowiedzialności właścicieli okrętów, zmieniło art. 216 i 234; prawo z dnia 10 grudnia 1885, zmieniło art. 216, 258, 259, 262, 263, 265, 315, 318, 334, 347 i 386. W dniu 10 marca 1891 uchwalone zostało we Francji prawo w przedmiocie wypadków i zetknięcia się statków na morzu. Prawo z dnia 24 marca tegoż roku zmieniło art. 435 i 436 - Prawa z dnia 30 stycznia 1893, 7 kwietnia 1902, 12 maja 1905, 19 kwietnia 1906, 8 kwietnia 1910 i 28 lutego 1912 obejmują przepisy, dotyczące marnarki handlowej. W roku 1906, 11 kwietnia nastąpiła zmiana art. 191, a 17 kwietnia tegoż roku uchwalone zostało prawo o kompetencji sądu kasacyjnego w przedmiocie skarg od wyroków trybunałów morskich. Prawa z dni 23 kwietnia 1906, 18 czerwca 1909 i 25 marca 1910 powołyły do życia instytut spółek kredytu morskiego. Przytoczone zmiany i uzupełnienia wskazują, że stosowanie u nas Ks. II Kodeksu Handlowego w pierwotnej redakcji nie byłoby pożądane. Zadaniem tej komisji powinno być opracowanie prawa morskiego w najszerszym zakresie, odpowiadającego nowoczesnym wymaganiom życia ekonomicznego, z uwzględnieniem nie tylko stosunków natury prawnoprывatnej, ale i tych, które wkraczają w sferę prawa publicznego i międzynarodowego.

P. Fedorowicz wypowiada się za potrzebę opracowania oryginalnego projektu prawa morskiego i daje przegląd prawa morskiego, jakie obowiązuje w Rosji. Mieści się ono w Ks. II Ustawy Handlowej (Ustaw Targowych) i zawiera przepisy o najmniej okrętów, o pożyczkach losowych na zastaw okrętów i ładunków, o awariach czyli szkodach zrządzanych na morzu. Przepisem prawa morskiego podlegają tylko morskie statki handlowe. Każdy okręt pochodzenia rosyjskiego musi być zarejestrowany. Rejestrację prowadzą specjalne urzędy przy portowych komorach celnych i sądach. Właścicielem statku może być tylko poddany rosyjski. Jeżeli okręt należy do kilku osób, prawo uważa ich za współwłaścicieli, a nie za wspólników.

P. Jackowski sądzi, że kongres pokoju, sankcjonując utworzenie nowych państw niesependentnych, pozostawi w nich przejściowo prawa dotychczasowe. Polska ma otrzymać dostęp do morza w zaborze pruskim, gdzie obecnie obowiązuje "Bürgerliches Gesetzbuch" i "Handelsgesetzbuch". Objęte tymi kodeksami w zakresie stosunków morskich prawo prywatne, jakież obowiązujące tam morskie prawo administracyjne, będą w pierwszym czasie po ukonstytuowaniu Państwa Polskiego na obszarach, zwróconych Polsce z zaboru pruskiego, nadal utrzymywane. Kodeks Handlowy francuski wraz z drugą jego księgą będzie obowiązywał tylko na obszarze Królestwa Kongresowego, a nie w dzielnicach z zaboru austriackiego i pruskiego. Wobec tego powinna komisja prace swoje ograniczyć do studiów nad niemieckim prawem morskim, rozpoczęając od przekładu na język polski jakiego go dobrego podręcznika dotyczącego tego prawa. - Mówca zatrzyma się, iż nie chce przez to bynajmniej wyrazić, iż uważa odnośne prawa niemieckie za najodpowiedniejsze dla nas.

Bireb. Nant. 9-10, 1958

51

P. B a l i t s k i wypowiada się za zamknięciem prac komisji w ramach morskiego prawa prywatnego z przyjęciem za podstawę prawa niemieckiego, gdyż Ks. II francuskiego Kodeksu Handlowego nie będzie stosowana na terytorium, jakie z obszaru dzisiejszych Niemiec przylegające będzie do Polski. Przede wszystkim należałoby się zająć opracowaniem podręcznika prawa morskiego i dokonaną przekładu na język polski odpowiedniej części niemieckiego Kodeksu Handlowego.

P. R a p p a p o r t zwraca uwagę, że przy opracowaniu prawa morskiego należy uwzględnić również i odpowiednie przepisy karne, mające związek z żeglugą. Rosyjski Kodeks Karny z roku 1903 zawiera niektóre przepisy tego rodzaju. Taki na przykład art. 501 rzeczonego Kodeksu ustanawia represję karną za prowadzenie handlu Muzyznymi oraz za przygotowanie i uszrojenie okrętu do takiego handlu. Zagraniczne Kodeksy Karne przewidują kary za korsarstwo i handel żywym towarem itd. Nowe projekty i kontrprojekty prawa karnego dla Niemiec bardzo obszernie traktują różne przestępstwa związane z żeglugą morską.
(c.d.n.)

ARCHIWUM-BIBLIOTEKA-ZBIORY

- - - Dary - Wymiana - Zakup - - -

I. Archiwum

1. Pauli A. [?]: Klimat i pogoda na Bałtyku. Massynopis. Tekst jednostronny, 4^o. [Warszawa 1924 ?], ss. 6.
2. Pauli A. [?]: Polskie stacje ostrzegawcze. Massynopis. Tekst jednostronny, 4^o. [Warszawa 1924 ?], ss. 5.
3. Pauli A. [?]: Polskie stacje ostrzegawcze. Massynopis. Tekst dwustronny z rycinami kolorowanymi, 4^o. [Warszawa 1924 ?], ss. 6.
4. Trojanowski Stefan; Streszczenie wykładów p.t. "Dzieje marynarki polskiej" wygłoszonych w Lidze Żeglugi Polskiej w miesiącu maja i czerwcu 1920 roku przez przewodniczącego Podsekcji Odczytowej Ligi... Massynopis. Druk dwustronny, 4^o. Warszawa 1920 ,ss.16. Brak zakończenia.

Wszystkie wymienione w tym dziale materiały są darem kol. Witolda Butlewskiego.

II. Czasopisma

1. Annali Jadranskog Instituta. Svezak 1. 1956. Zagreb 1956, ss. 441+2 nlb. - Dar Pomorskog Muzeja w Splicie.
2. Biuletyn Informacyjny Polskiego Rejestru Statków. - 1958,

nr 1 , 2.

3. Budownictwo Okrętowe. Miesięcznik (Gdańsk) nr 9, 10.
4. Gryfia. Pismo Pracowników Szczecinskiej Stoczni Remontowej (Szczecin). Rok III - 1957, nr 1, 2, 3, 4, 5, 6. Rok IV - 1958, nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.
5. Kultura i Społeczeństwo. Kwartalnik (Warszawa) 1958, nr 3.
M. in.: Notatka W.A. Drapelli: "Polskie Towarzystwo Nauko - logiczne", (s. 225-228).
6. Ljetopis Jugoslovenske Akademije Znanosti i Umjetnosti za godinu 1953. Knjiga 60. Zagreb 1953, ss. 414+2 nlb+ liczne ryciny.
Da. dr B. Jurčića.
M. in.: Jurišić Blaž: "Pregled roda na pomorskoj terminologiji i toponomastici 1949-1954. godini", s. 341-352. Tenže autor objavio je u ročniku 1956 Instituta Adriatyckiego rozwiazki pt.: "Pomorski izrazi u Vitezovićevu rječniku", s. 297-403+ 2 facs.
7. Motor Boating, The Yachtsmen's Magazine (New York) sierpień 1958. - Dar kpt.z.w. Stefana Ciundziewickiego.
8. Okólnik. Czasopismo. Wyd.: Związek Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie. Rok 1953, nr 67, 68. - Rok 1954, nr 72. - Rok 1955, nr 75, 76. - Rok 1956, nr 78, 79, 80. - Rok 1957, nr 81, 82, 83. - Rok 1958, nr 85, 86, 87.
9. Poznaj świat. Magazyn geograficzny (Warszawa). Organ Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Wydawca PWN. Rok VI - 1958, nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.
10. Przegląd Morski. Miesięcznik (Gdynia) Rok IX - 1958, nr 9, 10.
11. Technika i Gospodarka Morska. Miesięcznik Poświęcony Zagadnieniom Technicznym i Ekonomicznym Żeglugi, Portów, Budownictwa Morskiego i Prac Podwodnych. Wydawca: "Wydawnictwo Morskie" (Gdynia). Rok VIII - 1958; nr 9, 10.
M. in.: W-n-rze 10, w dziale "Recenzje i omówienia" doc.mgr inż. W. Urbanowicza: "Dawne okręty w wydawnictwie "Robert Loef", s. 308.
12. Tygodnik Morski. (Gdynia) Rok I - 1958, nr 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20.
13. Yachting Power and Sail (New York) 1958, Vol. 105, nr 2. Dar kpt.z.w. Stefana Ciundziewickiego.

III. Księgozbior

1. Bernatt Stanisław: Zaginione żaglowce. »Miniatury Morskie« .

Biel. Warsz. 9-10, '958

53

- Seria: SOS, z. 8. Wydawnictwo Morskie. Gdynia 1958, ss. 23+1 nlb.
ryc. 13. Okładka A. Werki. - Nadeszako Wydawnictwo.
2. Bernatt Stanisław; Tajemnica Scapa Flow. » Miniatury Morskie «.
- Seria: SOS, z. 7. Wydawnictwo Morskie. Gdynia 1958, ss. 26+ 6 nlb.
ryc. 31. Okładka A. Werki. - Nadeszako Wydawnictwo.
3. Jubileusz XIV lecia Jacht Klubu Wielkopolski. Księga pamiątkowa. Praca zbiorowa. Poznań 1933-1958. Wyd. Jacht Klub Wielkopolski 1958, ss. 68+1 tablica barwna, ryc. 15. - Dar Klubu.
4. Konwencja o jednolitym sposobie pomierzania pojemności statków z roku 1947. Międzynarodowe przepisy o pomierzaniu pojemności statków. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 225+1 nlb+2 zak.
5. Lista przedstawicieli i inspektorów reprezentujących PRS w portach krajowych i zagranicznych. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 46.
6. Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z roku 1948. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 333+3 nlb+1 zak.
7. Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (z r. 1930). Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1956, ss. 382+6 nlb.
8. Przepisy bezpieczeństwa potarowego na statkach morskich. Wyd. II. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 130+2 nlb.
9. Przepisy budowy statków stalowych dla żeglugi śródlądowej, portowej i na wodach osłoniętych. Konstrukcje nitowane, nitowo-spawane i spawane. T. I. Konstrukcja kadłuba. Stateczność. Wolna burta. Niezatapiałość. Wyposażenie kadłuba. Wyd. I. Polski Rejestr statków. Gdańsk 1957, ss. 154.
10. Przepisy konstrukcji i badań latarni okrętowych. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 42+5 zak. Ryciny.
11. Przepisy stateczności statków morskich /.../ Instrukcje do wykonania obliczeń oraz wzory Informacji o stateczności dla kapitana. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 113+1 nlb.
12. Przepisy stosowania spawania w budowie i remontach statków. Tłumaczenie przepisów Rejestru ZSRR 1955 r. Polski Rejestr Statków Gdańsk 1957, ss. VI+2 nlb+295+1 nlb, ryc. 96+39.
13. Regulations for the Classification of Ships. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1956, ss. 91+1 nlb+3 zak.
- Pozycje od 4 do 13 nadeszak POLSKI REJESTR STATKÓW.

Kronika Towarzystwa

RADA GŁÓWNA

SPOTKANIE Z MINISTREM ŻEGLUGI I GOSPODARKI WODNEJ PROF. DR STANISŁAWEM DARSKIEM

W gmachu Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie odbyło się w dniu 21 czerwca br. spotkanie przedstawicieli Rady Głównej Towarzystwa z prof. dr Stanisławem Darskim, ministrem Żeglugi i Gospodarki Wodnej, profesorem WSE. Radę Główną Towarzystwa reprezentowali: przewodniczący - doc. mgr inż. Witold Urbanowicz, - członkowie: inż. Michał Kisielewski, mgr Adam Muszyński i sekretarz generalny mgr W. A. Drapella.

Doc. Urbanowicz i mgr Drapella, a w dyskusji, która się wywiązała, reszta obecnych członków Rady, zapoznali prof. Darskiego z celami i organizacją PTN, z wykonanymi pracami i planami na najbliższe i dalsze lata.

Minister Darski okazał żywe

zainteresowanie działalności Towarzystwa. Członkowie Rady odpowiadali więc na liczne pytania. Atmosfera zebrania była miła. Wyczuwało się, że wszyscy obecni dyskutują o rzeczach, które ich żywo obchodzą. W mierę jak dyskusja się rozwijała okazało się, że obie strony dobrze zdają sobie sprawę z sobą, jaką badania historyczne spełniają w procesie uszczelniania wiedzy o morzu oraz w planowaniu i realizacji planów gospodarczo-morskich Państwa. Prowadzenie badań nad rozwojem polskiej gospodarki morskiej byłoby bardzo utrudnione, a w wielu wypadkach wręcz niemożliwe bez pomocy resortu. Przedstawiciele Rady Głównej zwróciili się do prof. St. Darskiego z prośbą o pomoc. Zaproponowali też kilka form współpracy, które zostały przyjęte. Minister Darski przyczek również wyjeździć dla PTN pomoc Komitetu Dni Morza w postaci dotacji.

WAD

Bim. Nant. 9-10, 1958

55

SPOTKANIE
Z PANEM H. I. TER LAANEM

W zorganizowanym przez PKN-CLUB zjeździe tłumaczy, wziął udział również pan Hans Ido ter Laan, lektor języków słowiańskich w Amsterdamie. Pan Laan spotkał się w Warszawie z sekretarzem generalnym PTN i przekazał mu w formie daru wydawnictwa Muzeum w Amsterdamie wymienione w nrze 7-8 "Biuletynu" oraz kilkanaście adresów różnych holenderskich instytucji i muzeów morskich.

Towarzystwo nie omieszcza w najbliższym czasie wykorzystać otrzymanych adresów w celu nawiązania wymiany wydawnictw i prowadzenia dalszych poszukiwań osób prowadzących badania następujące Towarzystwo.

Pan Laan, jak również pan dr T. Mekmański byli uprzejmie przeprowadzici w imieniu Sekretariatu Generalnego PTN rozmowę z dyrektorami Muzeów w Rotterdamie i Amsterdamie. Składamy im tą drogą najserdeczniejsze podziękowanie.

ZBD

WSPÓŁPRACA
Z MINISTERSTWEM
ŻEGLUGI
I GOSPODARKI WODNEJ

W dniu 15. 10. br. mgr W.A. Drapella odbił rozmowę z Ministrem Żeglugi prof. dr Stanisławem Darskim. Przedmiotem rozmowy były sprawy organizacyjne i finansowe oraz współpracy z Ministerstwem.

Ministerstwo rozpatruje wniosek Towarzystwa w sprawie organizowania w szkołach morskich Ministerstwa Kół Młodzieżowych PTN.

Odbyły się w tej sprawie

rozmowy naczelnika ins. O. Tu-
mikowicza z doc. W. Urbanowic-
zem i naczelnikiem Jackiewic-
zem. Na polecenie Ministerstwa
Rada Główna PTN przedłożyła De-
partamentowi Kadr i Szkolenia
Zawodowego wniosek uzupełniający.

AUD

POSIEDZENIE SEJMOWEJ KOMISJI
GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI

Dzięki posłowi na Sejm kpt.
z.w. Tadeuszowi Meissnerowi,
członkowi Sejmowej Komisji Gos-
podarki Morskiej i Żeglugi, Ko-
misja postanowiła nawiązać
współpracę z naszym Towarzys-
twem.

Decyzja Komisji jest dla PTN
zaszczytnym i wiążącym wyróżnie-
niem.

Decyzję Komisji podał do ogólnej
wiadomości Sekretarz Ko-
misji, poseł na Sejm Andrzej
Benesz ("O pracy Sejmowej Ko-
misji Morskiej", Tygodnik Mor-
ski, nr z dn 12. 10. 1958, s. 8)

W dniu 17. 10. br. odbyło się
w gmachu Sejmu zebranie Komisji
na którym przewodniczący Rady
Głównej PTN doc. W. Urbanowicz
i mgr W.A. Drapella złożyli in-
formację o celach i zadaniach
Towarzystwa oraz planach na naj-
bliską przyszłość. Prócz wymie-
nionych reprezentował Towarzys-
two również mgr A. Muszyński.

WSPÓŁPRACA
Z LIGĄ PRZYJACIÓŁ ŻOŁNIERZA

Po wymianie korespondencji i
przedstawieniu Zarządowi Głównemu
LPŻ punktów do dyskusji, od-
była się w dniu 22 października
1958 r. w lokalu Zarządu w War-
szawie konferencja poświęcona
współpracy PTN z ponownym wodnym

LPZ. W konferencji wzięli udział: prezes Zarządu Głównego LPZ gen. Józef Turski oraz sekretarz generalny PTN mgr W.A. Drapella i koledzy z Delegatury Warszawskiej PTN: mgr Adam Ressa i Jerry Stępień.

Sekretarz generalny zapoznał gen. Turskiego z celami i organizacją PTN oraz omówił punkty projektu współpracy przesłanego Prezesowi LPZ kilka tygodni wcześniej. Z kolei gen. Turski poinformował przedstawicieli PTN o zadaniach swojej organizacji oraz zapoznał z organizacją tzw. pionu wodnego. Wyraził szczerze zainteresowanie Towarzystwa i pozytywnie ustosunkował się do projektu współpracy. Zaproponował aby PTN prz dyskutował jeszcze projekt z pkk. Lesoniem, mgr Michałkiem, kmdr J. Kłossowskim, kmdr Krzyszkim, prof. Zakrzewskim, mgr Gruszeckim i pkk. Zeidlem. Dopiero po uzyskaniu pozytywnej opinii wyżej wymienionych osób Zarząd Główny LPZ podejmie ostateczną decyzję.

Po konferencji z gen. Turskim przedstawiciele PTN odbyli drugą konferencję z przewodniczącym Komisji Propagandy Morza kmdr J. Kłossowskim, jednym z organizatorów naszej Marynarki Wojennej w latach 20-tych. Wynik tej konferencji jest również pozytywny. Kmdr Kłossowski uznał potrzebę współpracy PTN z LPZ za zagadnienie pilne, które należy w szybkim czasie zrealizować. Wspomniał o opracowywanych przez siebie projektach, w których przewidział udział PTN i wybierał się do Gdyni aby z władzami PTN je uzgodnić. Przyrzek zaopiniował wniosek PTN pozytywnie i pomóc w pracy Delegaturze Warszawskiej PTN.

Dalsze rozmowy będzie prowadziła Delegatura Warszawska PTN.

ZBD

PROF. DR INŻ. WITOLD NOWACKI

Od chwili powołania do życia naszego Towarzystwa, zastępca sekretarza naukowego PAN, prof. dr inż. Witold Nowacki interesuje się jego pracą i szczerze troszczy się o jego rozwój. Wešło wyczaj, że co pewien czas sekretarz generalny PTN informuje prof. Nowackiego o pracy Towarzystwa i trudnościach zasługując jego rady w wielu sprawach.

Kolejne takie spotkanie miało miejsce w dniu 24. 10. br. Przedmiotem rozmowy były sprawy wydawnicze, finansowe oraz udziału PTN w uroczystościach ku czci Henryka Zeglarza, które mają się odbyć w niedługim czasie w Portugalii.

USTAWA
O PROWADZENIU
DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ
PRZEZ ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Ministerstwo Finansów przygotowuje projekt ustawy zezwalającej organizacjom społecznym na prowadzenie działalności gospodarczej (organizowanie spółdzielni pracy członków lub własnych przedsiębiorstw). Tekst ustawy nadesłał Towarzystwu Komisja Towarzystw Naukowych PAN z poleceniem wypowiedzenia się. Ostateczny tekst ustawy został opracowany po zebraniu opinii zainteresowanych organizacji. Ustawa wejdzie w życie po uchwaleniu jej przez Sejm, a więc za rok lub dwa.

Po zasięgnięciu opinii członków Towarzystwo zgłosiło chęć prowadzenia działalności gospodarczej. Ostateczną decyzję podejmie Rada Główna po szczegółu-

Bieżący Rok. 9-10, 1958

57

żowym przekonsultowaniu zagadnienia z Oddziałami, Ministerstwem Żeglugi, Towarzystwem Rozwoju Ziemi Zachodnich i terenowymi władzami.

Rada Główna poleca Oddziałom przedszkolować zagadnienie na swym terenie i zgłosić Radzie odpowiednie wnioski do 31.XII br.

WSPÓŁPRACA Z MORSKIMI ZWIĄZKAMI ZAWODOWYMI

Ponieważ PTN interesuje się dziejami Związków ludzi morza, po nawiązaniu pierwszych kontaktów z Związkiem Zawodowym Marynarzy i Rybaków Morskich w Gdyni i Związkiem Zawodowym Pracowników Żeglugi w Gdansku, zwróciło się z podobną propozycją do polskich Związków tego typu na Obczyźnie.

Od sekretarza organizacyjnego Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Stanach Zjednoczonych (w Nowym Jorku) p. Mariana Gawrońskiego otrzymałko

Towarzystwo miły list, w którym życzy Towarzystwu pomyślnego rozwoju. Zawiadamia równocześnie, że Zarząd Związku rozpatrzy propozycję współpracy z PTN na pierwszym powakacyjnym swoim zebraniu. Od siebie dodaje: "Jestem głęboko przekonany, że Zarząd nasz chętnie nawiąże z Państwami łączność i będzie się starał skuścić wszystkim tym, co będzie w ramach naszych możliwości."

Oczekujemy więc na decyzję. W międzyczasie nawiązano kontakt z Zarządem Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej (posiadającego również Sekcję Marynarzy) w Londynie.

Sekretarz Związku p. J. Krajinski pisze, że Związek "do końca wartości istnienia PTN", ale "ze względu na bardzo ograniczone możliwości techniczne (brak personelu)" nie będzie mógł "wziąć czynnego udziału w pracach Towarzystwa". I dodaje: "Ponadto przerasta to trochę nasze możliwości jako związku zawodowego".

PTN ma nadzieję, że po pewnym czasie będzie można wypracować jakieś formy współpracy nie obciążające biura Związku

WAD

ZEBRANIE ODDZIAŁU

W dniu 16. IX. 1958 roku odbyło się w Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni zebranie Oddziału, na którym mgr Czesław Ptak omówił projekt Ośrodka Normalizacyjnego Przemysłu Okrętowego CBKO 1. pt. "Żurawie bummowe okrętowe".

Jako następny zbrażał głos int. Piller z CBKO 1, który przeprowadził polemikę z pewnymi sformułowaniami referenta, stwierdzając, że projekt ten szeroko dyskutowano, rozeszczano do wielu przedsiębiorstw ankiety i dużą wagę przywiązywano do odpowiedzi. Projekt jest oparty na źródłach polskich i obcych. Istnieją jednak pewne różnice - mości na temat niektórych sformułowań.

Zarówno referat jak i wypowiedzi int. Pillera wywołały żywą

dyskusję, w której głos zabierał m.in. inż. Rakowski, inż. H. Giedzik, kpt.z.w. Borchardt, prof. Hofman, mgr Muszyński, mgr Ptak, kpt.z.w. Borakowski.

Po tej dyskusji omówiono jeszcze projekt ustawy o prowadzeniu przedsiębiorstw i tworzeniu spółdzielni przez organizacje

społeczne, który zreferował mgr Muszyński.

W zebraniu, które prowadził przewodniczący Zarządu mgr Drapella wzięły udział 32 osoby. Protokołowy: mgr Izabella Gołowska i mgr Jadwiga Potera-

kowicz. JP

ODDZIAŁ KRAKOWSKI

ZEBRANIE ORGANIZACYJNE

W dniu 24 września br. w lokalu PBS w Krakowie, odbyło się zebranie organizacyjne Oddziału w którym wziął udział sekretarz generalny PTN mgr Drapella. Obradom przewodniczył inż. Włodzimierz Komenda. Po ozywionej wymianie zdan na temat przyszłych zadań krakowskiego Oddziału - wybrano zarząd w następującym składzie: przewodniczący - dr med. J. Zbrodacki, sekretarz - mgr W. Przyłęcki i skarbnik kmdr W. Żelechowski. Dużo uwagi poświęcono projektom prac naukowych i popularyzatorskich Od-

działu.

Zarządowi zalecono:

1. Opracowanie planu pracy na rok 1958 i wytycznych na 1959.
2. Nawiązanie kontaktów oraz współpracy z szeregiem instytucji i organizacji.

3. Rosyjszanie spraw budżetowych Oddziału na rok 1958-1959.

Najwięcej zainteresowania wywołał projekt opracowania przez Oddział monografii starej osady flisackiej - Łęczany. Inną pracę mogłyby być historia Krakowskiej Stoczni Rzecznnej.

W dyskusji oprócz wymienionych osób wzięli udział: inż. Zdzisław Chrzan, Henryk Czosnowski, Janusz Radecki i dyr Mieczysław Menke.

JZ

Układ graficzny tekstu oraz przygotowanie techniczne numeru do druku:

Z O F I A D R A P E L L A

Na okładce:

Okr. żaglowy. Miniatura z roku 1430. Norwesberga.
Ze zbiorów reprodukcji W. A. Drapelli.

Biuro. Warszt. 9-10, '58

59

Cena zł 10,-

SPIS TREŚCI

str.

K O M U N I K A T	2
Witold Bublewski: Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku - "GRIT".	3
Władysław A. Drapella: Dykcionariusz łacińsko-polski Jana Maczynskiego. Przegląd materiału naukowego (IV)	14
D Y S K U T U J E M Y	
Henryk Borakowski: Klub Kapitanów	18
Zofia Drapella: Towarzystwo Przyjaciół Muzeów Morskich	20
Witold Zalechowski: Projekt pieczęci (rys. J. Derda).	24
Czesław Ptak: FELIKS KAMIŃSKI.	25
KARTY IKONOGRAFICZNE (ewidencyjne).	27
KARTY ZABYTKÓW MUZEALNYCH (ewidencyjne)	31
R E C E N Z J E I O MÓWIENIA	
Joseph P. Kostalik: Color in Period Ships - przez Witura.	36
Javault: Les débuts du canon de marine - przez Zofię Drapellę	37
Georges Blond: Quand la marine administrait les bagnes: - przez Zofię Drapellę	38
A. F. Prachotnik, A. P. Sokołow, sołodateli' perwoj russkoj bibliografii - przez Adama Muszyńskiego	41
Flisacka osada - Łączany. (Monografia. Plan badań) - przez Janusza Zbrońskiego i Włodzimierza Przyłęckiego	43
M A T E R I A Ł Y B I B L I O G R A F I C Z N E	
Adam Muszyński: Słowniki i encyklopedie w zbiorach Biblioteki Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie	46
M I S C E L L A N E A	
Prawo morskie (Z protokołów Komisji Prawa Morskiego, przy Towarzystwie Prawniczym w Warszawie. Protokół z posiedzenia w dniu 14 grudnia 1918 roku)	49
A R C H I W U M - B I B L I O T E K A - Z B I O R Y	52
K R O N I K A T O W A R Z Y S T W A	55

Wydawca: A D A G L O W N A POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO
REDAKTOR: Mgr Jadwiga Potera Łowicz
Adres: Sekretariat Generalny PTN, Redakcja i Administracja "Biuletynu Nautologicznego", Gdynia 10-Orioło, ul. Przebendowskich 3 m 4
Telefon 92-51

Nakład 1000 egz. Powielono w Pracowni Poligraficznej Ośrodka Bibl. i Dokumentacji Naukowej PAN w Warszawie, ul. Nowy Świat 72, Pałac Staszica